



Mémoire déposé à la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale du Québec dans le cadre des consultations sur les projets de loi n^o 42, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et n^o 55, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Le 4 décembre 2007

Table des matières

Introduction et portée du document.	3
1. L'ATUQ, ses membres et la gestion de la sécurité	4
2. Bilan routier : enjeux et perspectives.	7
3. Analyse des projets de loi n° 42 et n° 55 : Constats et recommandations.	9
3.1. Interdiction de faire usage d'un appareil muni d'une fonction téléphonique et tenu en main.	10
3.2. Obligation d'activer un limiteur de vitesse sur les véhicules lourds.	11
3.3. Utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouge.	12

INTRODUCTION ET PORTÉE DU DOCUMENT

Les deux projets de loi présentement à l'étude et pour lesquels la Commission des transports et de l'environnement tient actuellement des consultations particulières, soit les projets n° 42 et n° 55 constituent la traduction législative devant permettre la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures recommandées par la Table québécoise de la sécurité routière (TQSR) dans un rapport déposé à la ministre des Transports, Mme Julie Boulet, en juillet 2007 et ce, afin d'améliorer le bilan routier du Québec.

L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) a donc pris connaissance des projets déposés en utilisant les critères d'analyse suivants :

- Respect de l'esprit des mesures recommandées par la TQSR;
- Utilité et efficacité des outils proposés dans les projets de loi étudiés, pour améliorer le bilan routier du Québec;
- Faisabilité et réalisme dans l'application pour les neuf (9) sociétés de transport que représente l'ATUQ, de ce qui est proposé.

Dans le présent document nous faisons tout d'abord, pour le bénéfice des membres de la Commission, une brève présentation de l'ATUQ, de ses membres et de ce qui nous caractérise en matière de gestion de la sécurité.

Dans le chapitre 2, nous évoquerons le contexte québécois ainsi que notre compréhension de la problématique, des enjeux et de la mise en perspective du bilan routier.

Dans le 3^{ième} et dernier chapitre, nous adresserons les trois principaux points qui nous posent problème dans les deux projets de loi présentés, tout en proposant les solutions qui nous semblent les plus appropriées.

D'entrée de jeu, nous tenons à remercier les membres de la Commission qui nous ont permis d'exprimer notre point de vue et cela nous semble fondamental, puisque comme nous le disions dans un communiqué de presse émis lors du dépôt du premier rapport de la TQSR à la ministre Boulet, *« pour un redressement énergétique du bilan routier québécois il faudra l'implication et la bonne volonté de tous... Le vrai défi est de passer à l'action, car les causes des accidents sont multiples, dépendent de plusieurs facteurs et interpellent l'ensemble de la société québécoise. Les solutions par conséquent ne*

sont pas simples et reposent sur un ensemble de moyens qui doivent faire consensus dans la société et les groupes concernés. Il n'existe pas de panacée en cette matière ou de recette miracle. »

C'est donc dans un esprit de collaboration que nous soumettons ce mémoire, qui fait l'objet d'un consensus parmi nos membres.

1. L'ATUQ, ses membres et la gestion de la sécurité

La mission de l'ATUQ

L'ATUQ représente les neuf (9) sociétés de transport en commun du Québec à savoir Montréal (STM), Québec (RTC), Lévis (STL), Laval (STL), Longueuil (RTL), Gatineau (STO), Trois-Rivières (STTR), Saguenay (STSag.) et Sherbrooke (STSh.). Créée en 1983, l'ATUQ a pour mission d'assurer la promotion du transport en commun et la défense des intérêts de ses membres auprès des partenaires de l'industrie et des différentes instances gouvernementales. De plus, l'association contribue, par différents projets et activités, à l'amélioration continue de la performance des sociétés.

Profil des membres

Les neuf (9) sociétés de transport ont pour mission de base d'assurer un service public de transport en commun efficace et performant.

Bien qu'il existe trente et une (31) autorités organisatrices de transport en commun (AOT) au Québec, les neuf (9) sociétés de transport desservent à elles seules près de 4 millions de personnes, ou 52,23% de l'ensemble de la population québécoise, sur un territoire de 4 616 km².

◇ Quelques données significatives (2006)¹ :

- Kilométrage annuel total : 150 825 988 km
- Parc total de véhicules : 3180
- Effectifs chauffeurs : 4973
- Nombre annuel de déplacements (achalandage) : 351 326 012

¹ Données tirées du benchmarking autobus de l'ATUQ. Ne comprennent pas le secteur du métro de Montréal.

Gestion de la sécurité

◇ La sécurité : un avantage du transport collectif

Quelques statistiques suffisent à illustrer cette affirmation :

- Selon l'ACTU, sans les services de transport en commun, il y aurait eu au Canada, chaque année, à peu près 150 collisions mortelles de plus, et 11 000 collisions avec blessures de plus, dont le coût s'élèverait à plus de 1,1G\$;
- Dans la région de Montréal, le transport en commun contribue à réduire de 61,9M\$ les frais causés par les accidents routiers;
- Pour le même déplacement, une personne qui utilise le transport en commun court 20 fois moins de risque d'accident mortel que si elle se déplace en automobile.

Que dire de plus ?

Selon les données recueillies par la SAAQ, en 2005, le taux d'accident pour les neuf (9) sociétés de transport que représente l'ATUQ était de :

- 2,35 accidents par million de km parcourus;
- 0,045 accidents par millier d'heures de services;
- 1,01 accidents par million de personnes déplacées;
- 11,18 accidents par 100 véhicules en circulation;
- En 2004-2005, 91 infractions ont été signalées dans les dossiers PEVL dans l'ensemble de nos sociétés de transport membres soit l'équivalent de 0,02 infractions par chauffeur.

◇ La sécurité : une priorité transversale de nos organisations.

Comme association, l'ATUQ siège non seulement à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds, mais est aussi membre du comité de validation de la Table. L'ATUQ détient également un siège à la Table québécoise de la sécurité routière et nous coordonnons cette année la 3^{ième} édition d'une semaine « Sécurité routière » sous le thème Le transport en commun une valeur sûre, en collaboration avec la SAAQ. Cette semaine est une activité de sensibilisation à l'intention des chauffeurs qui remporte un vif succès.



De plus, l'ensemble de nos sociétés a dispensé le Programme de formation « Conducteurs avertis », initié par Ressources naturelles Canada en vue notamment de réduire la consommation de carburant, mais conséquemment de permettre une conduite beaucoup plus préventive.

Que dire de plus ?

Chacune de nos sociétés est évidemment assujettie à la Loi 430 (L.R.Q., chapitre P-30.3) modifiée par le P.L. 129, loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds, mais de plus elles ont convenu avec la SAAQ et la CTQ d'une approche d'évaluation et d'intervention particulière, que l'on retrouve détaillée dans un document expliquant le mécanisme spécifique de suivi (l'audit) élaboré par l'ATUQ en concertation avec la CTQ².

Les membres de l'ATUQ sont les seuls propriétaires/exploitants de véhicules lourds (PEVL) à se soumettre volontairement à un audit de la CTQ aux trois ans, afin d'améliorer de façon continue la gestion de la sécurité.

Qu'il soit donc établi clairement que pour l'ATUQ et ses membres, la sécurité des déplacements des personnes est non seulement une préoccupation constante, un atout concurrentiel mais elle constitue notre « core business ».

2. Bilan routier : enjeux et perspectives

Avant de traiter spécifiquement des projets de loi déposés, il nous est apparu important de mettre en perspective la problématique à laquelle nous voulons collectivement nous attaquer.

² Commission des transports du Québec, Mécanismes de suivi du comportement des sociétés de transport en commun, 21 janvier 2005.

Tout d'abord nous ne souscrivons pas au diagnostic sombre, alarmiste, dramatique posé par certains intervenants, pas plus qu'aux objectifs idéalistes que certains autres souhaiteraient proposer.

Rappelons les faits. Depuis le début des années 70, le Québec a connu une amélioration exceptionnelle de son bilan routier, parce que le Québec a pris tous les moyens à sa disposition pour gérer avec le plus d'efficacité possible, la sécurité des déplacements : campagnes de sensibilisation, adoption de nouvelles lois (dont la loi 430 et la Politique d'évaluation des PEVL qui constituent des pièces maîtresses), meilleure prestation des services de secours, création en 1998 de la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds, pour ne souligner que quelques initiatives.

Premier constat : nous ne nous sommes pas croisé les bras et de toute évidence cela a porté fruit.

Cependant, malgré tous les efforts consacrés, force est d'admettre que la tendance observée dans les dernières années s'est renversée et devient préoccupante. En 2006, 717 personnes sont décédées sur les routes du Québec, ce qui représente une hausse de 9% par rapport à la moyenne des 5 dernières années. D'autre part, le nombre total de victimes est à la hausse depuis 10 ans. En 2006 toujours, nous comptons 50 443 victimes soit une hausse de 2,2% par rapport à la moyenne des 5 dernières années.

Que faire ? En toute logique, bien cerner la problématique, comprendre les causes de cette dégradation du bilan routier, se fixer collectivement des objectifs d'amélioration mesurables et atteignables en ciblant les mesures les plus porteuses et garantes de succès.

Afin de redresser la situation, le gouvernement du Québec a choisi d'instrumenter sa réflexion en créant en décembre 2005 la Table québécoise de sécurité routière (TQSR) présidée par M. Jean-Marie De Koninck.

Cette table a réuni pendant 18 mois de travaux, 41 organismes qui ont traité de 8 thèmes et proposé 23 recommandations que l'on retrouve dans le premier rapport déposé à la ministre des Transports en juillet dernier³.

³ Pour améliorer le bilan routier. Premier rapport de recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière. Juin 2007. 50p.

Que nous propose la TQSR pour redresser la situation? Quel est le problème ? À quoi sommes nous conviés ?

Bien que le rapport ne présente pas de façon détaillée une analyse exhaustive de la problématique (ce qui aurait été souhaitable, puisqu'un bon diagnostic est garant du meilleur remède), on comprend que le comportement fautif du conducteur est en cause dans 80% des accidents que ce soit la vitesse excessive, le taux d'alcoolémie, les distractions au volant... tous ces types de comportement causent la grande majorité des accidents.

Conséquemment, la stratégie d'intervention privilégiée par la Table vise d'abord la modification du comportement de l'usager de la route, c'est la cible.

Nous sommes d'accord avec cette lecture. Comme nous appuyons d'ailleurs le fait qu'une stratégie efficace d'intervention comporte trois composantes indissociables : sensibilisation, contrôle, législation.

Cela est tellement vrai, soit dit en passant, que c'est ce que nous faisons depuis plus de 30 ans au Québec, comme nous le mentionnions précédemment.

Cependant nous avons également la certitude, comme il est mentionné dans le rapport de la Table, « qu'à la base du modèle d'intervention se trouve la théorie de la dissuasion et ses trois grands principes : la certitude, la sévérité et la promptitude de la peine⁴. »

Dans l'étude détaillée des projets de loi, nous reviendrons sur cette dimension essentielle de la solution et ce, de façon plus précise en matière de vitesse et d'utilisation de technologies nouvelles.

Bien que nous n'ayons pas fixé d'objectifs mesurables et atteignables d'amélioration du bilan routier, ni conséquemment produit de plan d'action articulé et cohérent en priorisant certaines mesures, les membres de la Table ont quand même proposé 23 recommandations concrètes dans 8 domaines, si l'on inclut les véhicules lourds.

Il est important de souligner ici, que bien que deux mesures aient pris une importance démesurée en faisant l'objet d'une bonne partie des débats autour de la Table et ayant

⁴ Op. citée p.12

été très médiatisées, soit l'utilisation de nouvelles technologies telles le radar photographique et les caméras aux feux rouges, ainsi que l'interdiction du cellulaire au volant, il est primordial de préserver une vision d'ensemble et d'adopter une approche globale d'intervention si l'on veut vraiment améliorer le bilan routier. Il n'y a pas de panacée, pas de recette miracle, qu'une seule et même volonté collective de mettre l'épaule à la roue et de s'attaquer à toutes les dimensions du problème.

En ce qui concerne le transport collectif et les neuf (9) sociétés de transport que représente l'ATUQ, nous croyons déjà faire des efforts louables dans la gestion de la sécurité, au delà de la conformité à la Loi 430, citons quelques exemples :

- Campagnes annuelles de sensibilisation à la sécurité dans chacune des sociétés en collaboration avec la SAAQ;
- Audit obligatoire de la CTQ à tous les 3 ans;
- Tolérance zéro en matière de drogues et d'alcool;
- Utilisation du cellulaire interdite et disciplinée;
- Organisation d'opérations conjointes avec les corps policiers municipaux;
- Formation des chauffeurs à la conduite préventive;
- Etc.

Cela dit, pouvons nous faire plus et surtout mieux ? Oui, sans l'ombre d'un doute.

Est-ce que le contenu des projets de loi contribue à soutenir nos efforts et constitue une valeur ajoutée ? C'est ce que nous examinerons maintenant.

3. Analyse des projets de loi n° 42 et n° 55 : constats et recommandations

Bien que nous n'ayons pas à nous prononcer sur l'ensemble des mesures proposées dans les articles des projets de loi, parce que non concernés, il nous apparaît légitime de contrer la vitesse excessive et l'alcool au volant par des mesures plus sévères, de même que mieux encadrer l'accès des nouveaux conducteurs au permis de conduire.

De façon générale, nous souscrivons à la démarche entreprise car nous l'avons déjà dit, il faut renverser la tendance et assurer une diminution significative du nombre de décès et de victimes sur nos routes.

Cependant, nous devons soulever 3 points dans les projets de loi qui nous posent problème et pour lesquels nous proposons des modifications.

3.1 Interdiction de faire usage d'un appareil muni d'une fonction téléphonique et tenu en main

Article 49. « 439.1. Une personne ne peut, pendant qu'elle conduit un véhicule routier, faire usage d'un appareil muni d'une fonction téléphonique et tenu en main. Cette interdiction ne s'applique pas aux conducteurs d'un véhicule d'urgence dans l'exercice de ses fonctions. »

Constat 1

Faisant référence dans le langage populaire à l'interdiction du cellulaire (combiné) au volant, nous n'avons sur le principe aucune difficulté avec cette mesure, puisque comme nous l'avons mentionné précédemment, l'utilisation du cellulaire est déjà interdite dans les sociétés de transport, sauf si le véhicule est immobilisé ou en cas d'urgence, et que cette interdiction est disciplinée pouvant aller jusqu'au congédiement.

Nous comprenons également que l'utilisation des GPS est autorisée, ce qui est très important pour nous, puisque nous sommes en plein développement de systèmes d'aide à l'exploitation (SAE).

Cependant, de la façon dont l'article 49 est formulé dans le projet de loi n° 42, nous nous inquiétons quant à l'utilisation de systèmes conventionnels de radiocommunication avec combiné, largement répandus dans nos sociétés de transport.

Nous avons vérifié auprès de la SAAQ et bien qu'on nous affirme que ce n'est pas le cas et que les appareils visés sont strictement les cellulaires ou appareils similaires avec clavier, nous croyons important de clarifier l'article pour éviter toute mauvaise interprétation.

Recommandation 1

Nous recommandons conséquemment d'amender l'article 49 et de le formuler de la façon suivante : « Faire usage d'un téléphone cellulaire (combiné) ou de tout autre appareil ayant une fonction téléphonique avec clavier tel le Blackberry. »

3.2 Obligation d'activer un limiteur de vitesse sur les véhicules lourds

Article 55. « 519.15.3. Un exploitant ne peut laisser conduire un véhicule lourd à moins que le limiteur de vitesse dont a été muni ce véhicule ne soit activé et réglé à une vitesse maximale de 105 km/h et qu'il ne soit en bon état de fonctionnement.

Toutefois, le ministre des Transports peut, par arrêté publié à la Gazette officielle du Québec, exempter de l'application du premier alinéa les types de véhicules lourds qu'il indique. »

Constat 2

En ce qui a trait à l'introduction du limiteur de vitesse obligatoire, réglé à une vitesse maximale de 105 km/h, cette mesure répond à une demande maintes fois formulée par les associations de camionnage.

Toutefois, il est surprenant de constater l'évolution de cette mesure qui, telle qu'annoncée par la ministre des Transports le 5 juillet dernier, en tant qu'action prioritaire no 5 faisait référence à « l'introduction de limiteurs de vitesse à 105 km/h pour les camions lourds. » Elle est maintenant applicable à l'art. 55 aux véhicules lourds ce qui inclut les autobus urbains.

Encore une fois, nous n'avons aucune difficulté avec cette mesure sur le plan du principe, bien que ne représentant pas de valeur ajoutée pour nous, d'autant que la grande majorité de nos circuits d'autobus s'effectuent dans des zones urbaines où les vitesses permises sont de loin inférieures. De plus, certaines de nos sociétés membres ont déjà des limiteurs de vitesse réglés à 90 km/h.

Dans nos parcs d'autobus actuels, les véhicules qui disposent des moteurs Cummins ISC, c'est à dire de la génération produite après l'an 2000, peuvent utiliser une telle technologie et nous le ferons, sans aucune opposition, si vraiment nécessaire.

Nous éprouvons des difficultés cependant avec les véhicules antérieurs pour lesquels, bien que mécaniquement il serait possible mais périlleux d'installer de tels limiteurs, cette mesure nous apparaît tout à fait injustifiée car elle n'aura aucun effet sur l'amélioration du comportement de nos chauffeurs, de toutes façons.

Recommandation 2

Conséquemment, nous recommandons de nous prévaloir de l'exemption déjà prévue par arrêté ministériel à l'art. 55, pour les véhicules dont la fabrication est antérieure à la génération 2000. Il nous fera plaisir de fournir une liste de ces modèles de véhicules à la ministre des Transports.

Plus simplement, nous pourrions également revenir à la formulation initiale de la mesure, qui s'appliquait exclusivement aux camions lourds.

3.3 Utilisation du cinémomètre photographique et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges

Article 61. «592.1 En cas d'infraction constatée par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges, le propriétaire du véhicule routier, par dérogation aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 592, peut être déclaré coupable de l'infraction, à moins qu'il ne prouve que, lors de l'infraction, le véhicule était sans son consentement, en la possession d'un tiers.

Le constat d'infraction et la photographie, indiquant l'endroit où elle a été prise, la date et l'heure de même que, le cas échéant, le feu de circulation en cause ou la vitesse enregistrée, doivent être transmis au propriétaire dans les 30 jours suivant la date de la commission de l'infraction à la dernière adresse figurant dans les dossiers de la Société ou, selon le cas, dans un registre tenu hors Québec par une autorité administrative responsable de l'immatriculation du véhicule en cause. La photographie doit montrer le véhicule routier et sa plaque d'immatriculation et, le cas échéant, le feu de circulation, sans qu'il soit possible d'identifier les occupants du véhicule.

Lorsque le propriétaire n'était pas le conducteur au moment où l'infraction a été constatée, le conducteur et le propriétaire peuvent transmettre au poursuivant, dans les 10 jours de la signification du constat d'infraction, une déclaration signée par eux identifiant le conducteur, conformément au formulaire prescrit par le ministre de la Justice. Le poursuivant peut signifier un nouveau constat au conducteur.

En cas de refus du conducteur de signer la déclaration, le propriétaire peut néanmoins transmettre celle-ci au poursuivant et en aviser le conducteur. Le poursuivant peut signifier un nouveau constat au conducteur.

n.b : Nous n'avons reproduit que la partie de l'article déposé qui pose problème.

Constat 3

Sans refaire le débat sur l'utilisation de nouvelles technologies pour mieux contrôler la vitesse et/ou le non-respect des feux rouges, il est important de bien définir le cadre de notre réflexion. C'est pourquoi l'ATUQ s'inspirera largement dans ses commentaires, non seulement du Rapport synthèse sur le cinémomètre photographique et la caméra feu rouge déposé à la TQSR le 1^{er} juin dernier par la Sûreté du Québec, et qui constitue une des contributions les plus constructives faites à la Table, mais également d'un rapport de recherche effectué au sein de l'ATUQ tant documentaire que terrain (avec entrevues téléphoniques avec des exploitants de transport collectif qui « vivent la situation », des fonctionnaires des autres provinces qui l'appliquent, etc.).

Premier énoncé : Dans la grande majorité des études que nous avons consultées et dans presque tous les pays (près de 75) où ces technologies sont utilisées, elles sont incontestablement efficaces et ce, si et seulement si, elles répondent à un certain nombre de conditions de succès semblables à celles énumérées aux pages 37 à 40 du rapport de la SQ.

Pour notre part, nous pourrions résumer en disant que généralement, dans tous les pays, la mise en place d'une bonne stratégie de communication avant l'implantation de tels systèmes, l'établissement d'un partenariat avec les différents acteurs économiques et politiques, la gestion du programme par une structure indépendante qui permette d'éviter toute allégation de conflit d'intérêt et le réinvestissement des profits dans des programmes de sécurité routière facilitent l'adhésion du grand public à de tels programmes.

Dans le processus actuellement suivi au Québec, disons que le consensus de base des différents partenaires n'est pas acquis, du moins dans les modalités d'application, et ce malgré les travaux d'un sous-comité de la Table qui a siégé tout l'été.

Comme nous disposons d'un outil extraordinaire qu'est le projet pilote, il faudrait profiter de celui-ci pour associer de très près les partenaires notamment les gens de l'industrie du véhicule lourd, autant du secteur du transport des marchandises que de celui des personnes afin que le projet pilote ait l'adhésion des principaux intéressés et conséquemment de la population.

Deuxième énoncé : Nous avons vu précédemment que pour véritablement modifier un comportement, il faut agir sur trois dimensions indissociables : sensibilisation, législation, contrôle. En matière de contrôle, nous partageons l'énoncé du rapport de la SQ à la page 35 à l'effet : « Qu'à peu près tout le monde dans le domaine de la sécurité routière, qu'il s'agisse de chercheurs ou de policiers, s'entend pour dire que le risque objectif d'être contrôlé est le facteur le plus important pour remédier au problème de la vitesse et à celui du non-respect des feux de signalisation... Actuellement le risque d'être intercepté est environ 1 sur 7 600, soit une fois tous les 13 ans... » Pas très dissuasif !

C'est pourquoi les policiers, sans même disposer des nouvelles technologies, ont revu leur manière de faire, afin d'être plus présents, là où ça compte. C'est le cas à la SQ et au SPVM. Résultat ? Entre octobre 2006 (début du plan d'action de la SQ) et octobre 2007, le bilan routier aurait connu une amélioration de 5% des collisions avec dommages corporels.

Donc si les nouvelles technologies sont efficaces, elle ne sont pas par ailleurs indispensables. Elles constituent un outil parmi d'autres et surtout pas une potion magique ou un remède unique. À preuve, à part l'Ontario qui bénéficie d'un bilan routier exceptionnel, les quatre autres provinces canadiennes qui utilisent une ou les deux technologies soit le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont un taux d'accidents corporels plus élevé qu'au Québec⁵.

Donc l'amélioration du contrôle passe par un ensemble de leviers, par un train de mesures bien orchestrées. Il ne faudrait pas commettre l'erreur de surestimer la portée des nouvelles technologies au détriment du travail de base des policiers.

Troisième énoncé : Contrairement aux deux autres points soulevés dans ce mémoire, l'ATUQ et ses membres ont une objection de fond sur le principe même du mode d'attribution des contraventions découlant d'infractions signalées à l'aide de photoradars et/ou de caméras feu rouge.

Pourquoi envoyer la contravention au propriétaire du véhicule, l'obliger à payer l'amende, à « dénoncer son chauffeur » ou à lui faire signer des aveux ?

Où est la responsabilité du chauffeur ?

⁵ Rapport de synthèse sur le cinémomètre photographique et la caméra feu rouge, Sûreté du Québec, juin 2007 : p.7.

Quelle sera l'efficacité d'une telle mesure pour modifier son comportement « fautif » s'il ne perd rien, s'il ne paye rien ou s'il en fait un cas « de relations de travail »?

Bien que comme propriétaire exploitant mais surtout comme patron, nous déplorions cet état de fait, force est d'admettre qu'à peu près partout où ce « modèle de base⁶ » est utilisé, il relève de la régie interne de l'entreprise telles les sociétés de transport, de « policer » ses chauffeurs.

Aucune autre solution originale ne semble avoir été trouvée. Sauf exceptionnellement en Grande-Bretagne dans le nouveau Programme « Safety Camera Partnership » où l'on oblige en quelque sorte le propriétaire d'un parc de véhicules à dénoncer le conducteur, faute de quoi il paye une amende de 2 400\$ en plus d'avoir des points négatifs à son dossier.

Recommandation 3

Bref, sans accorder une importance disproportionnée à cette mesure, qui n'est somme toute qu'un outil, qu'un levier parmi d'autres du contrôle de la vitesse et du non-respect des feux de signalisation, il n'en demeure pas moins qu'elle constitue un irritant majeur pour l'ensemble de l'industrie du transport et pour nous particulièrement, parce qu'elle déroge complètement au principe directeur de la démarche qui vise à modifier le comportement fautif de l'usager de la route, afin de réduire le nombre d'accidents et d'améliorer ainsi significativement le bilan routier.

Considérant, qu'après quelques mois de travaux infructueux, le projet de loi ne nous donne pas de réponse satisfaisante, nous recommandons :

- De respecter les paramètres et l'esprit qui prévalait lorsque la TQSR a proposé de faire un projet pilote sur l'utilisation des nouvelles technologies;
- De s'assurer de faire celui-ci dans les règles de l'art, prescrites par les leçons tirées des expériences étrangères, qui sont bien documentées;
- De soutenir et prioriser davantage le travail policier de contrôle, plutôt qu'une expansion trop rapide des nouvelles technologies;

⁶ Le modèle de base tel que nous avons pu le déterminer à partir des recherches internes que nous avons mené à l'ATUQ se définit comme suit : utilisation d'une caméra orientée de façon à capter le numéro d'immatriculation situé à l'avant ou à l'arrière du véhicule. Un constat d'infraction est envoyé par la poste au propriétaire du véhicule. Il n'y a pas de point d'inaptitude inscrit au dossier de ce dernier puisque l'identité du conducteur n'a pas à être établie. Dans le cas d'une entreprise, elle doit prévoir des procédures internes pour percevoir le paiement de l'infraction auprès du conducteur fautif.

- D'associer étroitement le milieu, notamment de l'industrie du transport dans l'élaboration, le suivi et l'évaluation après 12 mois du projet pilote;
- Que tel que prévu à l'art. 81 du projet de loi n° 42, l'article 61 cesse d'avoir effet immédiatement à la fin du projet pilote et, qu'il soit modifié en fonction des résultats obtenus par le pilote mais également par une recherche plus approfondie de modalités plus adéquates;
- Plus accessoirement, et pour être tout à fait réalistes, nous demandons à court terme, pour la durée du projet pilote un délai de 30 jours pour la transmission de la déclaration, signée ou pas, au poursuivant.