

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities

Étude : La sécurité des passagers d'autobus

Study: Bus Passenger Safety

Français :

Bonjour madame Lafleur

Vous pouvez prendre pour acquis que Autobus Maheux, s'associe complètement aux représentations que fera la Fédération des Transporteurs par Autobus du Québec (FTA).

Pour répondre très brièvement au député, voici sous réserve mes premières réactions :

Question 1 :

- Croyez-vous que les consommateurs exigeront les ceintures de sécurité dans vos autobus au lendemain d'une législation ou seront-ils confortables à attendre des années que le renouvellement de la flotte se fasse ?

Réponse :

- Certains clients vont sûrement s'inquiéter du fait qu'il n'y aurait pas de ceinture, mais je crois que ce sera une minorité. Mon opinion est basée sur le fait que nous avons déjà quelques autocars munis de ceintures et selon les chauffeurs, à peu près personne ne s'attache.

Questions 2 :

- Quels sont les coûts d'une mise à niveau des autobus scolaires et autocars pour y inclure les ceintures de sécurité? La chose est-elle toujours possible?

Réponse :

- Le « retro-fit » est toujours possible. Nous l'avons fait dans un autocar que nous avons vendu à une minière dans le grand nord et pour qui, tous les véhicules sans exception sont munis de ceinture. Sous toute réserve, il me semble que ça couté autour de 80,000.00\$. Le problème est que le siège muni de ceinture est plus dispendieux et la pose nécessite un renforcement du plancher. Vraiment pas simple. Pour les autobus scolaires, il nous manque de l'information même du côté des fournisseurs où la seule indication serait qu'il en coûterait au mois de 15 à 20,000\$

Questions 3 :

- Quel est l'horizon du renouvellement de vos flottes?

Réponse :

- Au Québec l'usage des scolaires est réglementé et la majorité les utilise selon cette durée maximal de 12 ans. C'est une réglementation dont une grande partie des transporteurs étaient contre puisque la durée devrait être justifiée par l'état du véhicule et non son âge. Cela dit, certains transporteurs renouvellent plus fréquemment que cela. Concernant les autocars,,, ils ont une durée de vie utile pouvant aller à 20 ans. Mais dans les faits, l'autocar de plus de 15-16 ans est plutôt rare dans le paysage. La durée est encore plus relative dans l'autocar. Ça dépend beaucoup de l'usage et des conditions d'usage. Dans l'interurbain, les transporteurs ont des

autocars plus récents sur les grandes lignes tel que Québec-Mtl ou Abitibi-Mtl dans notre cas ; et des plus âgés (8-14 ans) sur des lignes régionales, à achalandage beaucoup plus faibles. Dans le nolisé (charter), il y a un peu de tout ; de transporteurs avec flotte très récente et d'autres avec une partie assez vieille pour réussir à combler les pointes saisonnières qui ne justifient pas un autocar neuf.

Questions 4 :

- Avez-vous des problèmes à circuler aux USA avec des autocars qui ne sont pas munis de ceintures de sécurité?

Réponse :

- De notre côté nous n'avons pas eu de problème à ce jour.

English:

Dear Ms. Lafleur,

You can safely assume that Autobus Maheux agrees with whatever the Fédération des Transporteurs pas Autobus du Québec (FTA) says.

Here are my initial thoughts in response to the member's questions:

Question 1:

- Do you believe consumers will demand seatbelts in your buses as soon as legislation passes, or will they be comfortable waiting years for the fleet to be upgraded?

Réponse :

- I'm sure some clients will be concerned about the fact that there are no seatbelts, but I think it will be a minority. My opinion is based on the fact that we already have some buses with seatbelts, and the drivers say hardly anyone buckles up.

Question 2:

- What are the costs of upgrading school buses and coaches to include seatbelts? Is this feasible?

Réponse :

- Buses can be retrofitted. We retrofitted a bus that we sold to a mining company up north whose vehicles all have seatbelts. I'd have to check, but I think it cost about \$80,000. The problem is that seats with seatbelts cost more and you have to reinforce the floor before installing them. It's pretty complicated. For school buses, we don't have enough information from suppliers, so all we know is that it would cost at least \$15,000 or \$20,000.

Question 3:

- How long will it take to upgrade your fleets?

Réponse :

- In Quebec, school buses are regulated and can be used for 12 years, and most companies use them that long. A lot of companies were against that regulation because the useful life of a school bus should be determined by the shape it's in, not its age. Some companies turn over their fleets more frequently than that. The useful life of a motor coach can be up to 20 years, but not many of them make it past the 15- or 16-year mark. The lifespan of a motor coach

depends a lot on how it was used and how worn out it is. Intercity transportation companies use newer coaches on major routes such as Quebec City–Montreal and Abitibi–Montreal in our case. They use older ones (8–14 years old) on regional routes with much lower ridership. Charter companies use a little of everything. Some have very new fleets, but others have some pretty old coaches they use to meet demand during peak season but not enough to justify buying a new coach.

Question 4:

- Do you have any problem operating in the United States using coaches that are not equipped with seatbelts?

Réponse :

- We haven't had any problems so far.

Pierre Maheux
President/Président