

Syndicat des travailleuses et travailleurs des préposés aux péages de la 30 - CSN

**Mémoire présenté à la consultation publique sur la
sécurité routière du Ministère des Transports, de la
Mobilité durable et de l'Électrification des transports**

Consultation publique à l'hôtel Omni de Montréal

1^{er} mars 2017

Le ministère des Transports doit intervenir pour protéger les péagers de l'A30

Le Syndicat des travailleuses et travailleurs des préposés aux péages de la 30 – CSN est un jeune syndicat fondé en 2015. Il a signé sa 1^{re} convention collective le 18 juillet 2016. Nous représentons 35 membres qui font tous le même travail au poste de péage sur l'Autoroute 30, à la sortie du pont qui traverse le fleuve St-Laurent près de Valleyfield.

Nous vous remercions d'avoir accepté de nous entendre lors de cette consultation, car nous croyons qu'il y va du devoir du ministère des Transports d'intervenir avant qu'il n'y ait des blessés graves et même la mort de conducteurs ou de travailleurs. Selon nous, ce n'est qu'une question de temps.

Notre employeur, la Société Nouvelle Autoroute 30, S.E.N.C « NA30 » est une société formée en parts égales de compagnies propriété d'Acciona et d'ACS infrastructure. Elle est l'entreprise qui a conclu un PPP avec le ministère des Transports du Québec. Sa responsabilité au contrat du PPP est de financer, de concevoir et de construire les ouvrages, ainsi que d'exploiter, de réhabiliter et d'entretenir plus de 73 km d'autoroute incluant un seul poste de péage

Il n'est pas à propos de discuter aujourd'hui du choix politique du gouvernement libéral d'avoir choisi la formule du PPP ni des paramètres de celui-ci, pour la finalisation, la rénovation et l'entretien de l'autoroute 30 et de la gestion du poste de péage. Cependant, il est important que vous remarquiez que, même si le ministère des Transports n'est pas notre employeur, il est partie prenante de cette architecture financière. En plus de sa responsabilité générale quant à la circulation routière, cette situation particulière lui donne également une obligation morale de ne pas nous mettre à risque par les politiques qu'il gère.

Les opérations du péage de l'autoroute 30

Le péage sur l'autoroute 30 a été inauguré le 15 décembre 2012. En 2016, une moyenne de 22 000 véhicules empruntait le péage chaque jour.

Il est possible d'opérer jusqu'à sept voies vers l'est et sept voies vers l'ouest. (PHOTO) Une voie dans chacun des sens (celle de droite) est plus large pour permettre le passage des véhicules hors-normes. Le nombre de voies ouvertes dépend du moment de la journée, donc de la densité de circulation.

Le tarif est variable selon le type de véhicule. Il y a trois types de paiements possibles : en argent, par carte de crédit à bande magnétique et par transpondeurs. La reconnaissance des transpondeurs permet l'ouverture des barrières à l'approche des véhicules sans que ceux-ci aient à s'arrêter. Un système de reconnaissance au sol à l'entrée des barrières sert à détecter les véhicules et des antennes détectent les transpondeurs. Ce système rencontre plusieurs ratés, notamment, mais pas exclusivement à cause de l'hiver.

Certaines voies sont réservées au passage exclusif des transpondeurs. Toutefois, ils sont détectés dans toutes les voies ouvertes, soit crédit et argent.

Notre travail

Nous devons nous assurer que les usagers paient le montant correspondant à la catégorie de son véhicule, donc nous devons régler les différents problèmes reliés au système de paiement. Nous devons régulièrement sortir de nos guérites afin d'assister les usagers dans des guichets sans péager. Pour ce faire, nous devons passer derrière les barrières fermées, mais qui peuvent s'ouvrir en tout temps. Il y a tellement d'interventions hors guérite que des postes de relayeurs occasionnels ont été créés afin d'alléger notre tâche. Il y a plusieurs situations problématiques qui mettent les péagers à risque et nous allons vous en énumérer une série et donner des exemples, mais ce serait une erreur de penser que la guérite est un lieu sécuritaire qui excuserait le ministère d'intervenir sur la vitesse à l'approche et au passage des péages. À preuve, l'accident de novembre 2015 (Pitre, 2015, Journal Le Saint-François). Le camion a littéralement détruit la guérite. Heureusement, personne n'était affecté à ce poste à ce moment!

Situations problématiques :

- Les transpondeurs ne sont pas reconnus, il faut entrer le numéro de plaque ou de transpondeur dans le système et parfois on entre littéralement dans la voiture, car l'utilisateur n'est pas en mesure de lire le code;
- La caméra au sol ne reconnaît pas la présence d'un véhicule ou le contraire, il reconnaît deux véhicules;
- Un usager voulant payer par carte de crédit s'engage dans une voie réservée aux transpondeurs;
- La carte est refusée, ou le transpondeur non valide et l'utilisateur n'a pas suffisamment d'argent pour acquitter le passage, nous devons donc faire une reconnaissance de dette à l'utilisateur;
- Un usager ne voulant pas utiliser le péage, débarquant même de son véhicule, se rendant à pied vers le péager, mettant en danger sa propre sécurité;
- Un utilisateur de transpondeur s'aperçoit que la voie réservée est bloquée pour une raison ou une autre et se déporte parfois de 3-4 voies à l'intérieur de 50 mètres à une vitesse pouvant aller jusqu'à 90 km/heure;
- Même situation où un usager constate trop tard qu'il s'engage dans une mauvaise voie de paiement se mettant à reculer;
- Arrivée trop rapide de l'utilisateur dans une voie de transpondeur et incapacité de celui-ci à freiner à temps si la barrière s'ouvre alors qu'un péager circule derrière;
- La trop grande vitesse augmente l'effet de certaines de ces situations.

Deux exemples très courants de situation dangereuse

Nous pourrions énumérer beaucoup d'exemples de situations où nous sommes à risque d'être happé par un véhicule. Mais nous voudrions vous illustrer simplement deux situations très courantes afin que vous compreniez bien comment l'organisation du passage aux péages met à risque les péagers.

Exemple 1 :

Un usager qui utilise la voie 1, réservée aux transpondeurs, pour payer comptant : le péager se trouvant dans la 3^e guérite doit donc passer derrière la barrière de la voie 3 et celle de la voie 2 (dédiée au paiement par carte de crédit) pour aller porter assistance.

Durant ce temps, un usager attendant en file dans la voie 1, s'impatiente et juge qu'il peut emprunter la voie 2 avant l'arrivée d'un autre véhicule. Il accélère rapidement et la barrière s'ouvre en reconnaissant son transpondeur et il passe à toute vitesse. Cette situation est fort fréquente et dangereuse pour la vie des péagers.

Exemple 2 :

Les guérites sont séparées par des terre-pleins d'une largeur de 5 pieds. Une échelle de 2 pieds de largeur mène à la passerelle, laissant un dégagement de 15 pouces du côté où nous devons passer. Cela laisse peu d'espace pour se déplacer en sortant de la guérite. Comme les péagers doivent se déplacer rapidement, et même s'ils se tiennent à l'échelle, le risque de trébuchement, notamment l'hiver est très élevé et par conséquent, le risque de happement des péagers par les véhicules qui passent à grande vitesse grâce aux transpondeurs est aussi accru.

Pistes de solution pour améliorer la sécurité des péagers

Globalement, la vitesse est l'un des principaux facteurs de risques des accidents de la route. Les circonstances du poste de péage de l'autoroute 30, nous portent à croire que c'est une question de temps avant qu'un péager soit blessé gravement ou même happé mortellement dans le cadre de ses fonctions.

Une forte proportion d'usagers du poste de péage transgresse la limite de vitesse affichée de 20km/h. À ce compte, comme il a été mentionné, la vitesse et surtout l'excès de vitesse sont les principaux facteurs de risque à la sécurité des péagers. L'objectif est donc de créer un milieu de travail sécuritaire. Il s'agit donc d'éliminer le danger à la source.

La maîtrise de la vitesse contribuerait à améliorer la sécurité des péagers et des usagers de la route. Depuis quelques années, des mesures d'atténuation ont été mises de l'avant par l'employeur en collaboration avec le ministère des Transports et de la Sécurité publique, mais en vain, la modération de la vitesse des usagers reste un enjeu entier. L'implantation d'une démarche implique une collaboration du ministère des Transports avec le syndicat des préposés aux péages et l'employeur pour évaluer des scénarios possibles de modérateurs de vitesse autres que ceux déjà en place.

Des mesures coercitives doivent être mises en place. Parmi celles qui auraient un effet immédiat à l'arrivée au poste de péage, c'est probablement l'installation de photo-radar qui aurait le plus grand effet. D'ailleurs, nous comprenons mal pourquoi le gouvernement n'a pas installé ces caméras lors de la construction initiale. (PHOTO) D'autres solutions complémentaires comme l'implantation de bandes sonores rugueuses permettraient de modérer la vitesse. Il s'agit d'un moyen efficace pour inciter à ralentir et à éveiller (voir même réveiller) des conducteurs.

Il y a aussi le recours à la présence policière. Celle-ci demeure une mesure nécessaire, mais nous nous doutons qu'elle ne sera qu'occasionnelle étant donné ses coûts.

Les voies du poste de péage réservées aux transpondeurs devraient être regroupées dans les mêmes zones. D'après l'administration fédérale des autoroutes aux États-Unis (*Federal Highway Administration*) l'implantation de transpondeurs a contribué à augmenter la vitesse des usagers. De surcroît, l'aménagement de voies mixtes, avec transpondeurs, cartes et monnaies devrait être éliminé.

Toutes les mesures d'atténuation qui concerne la vitesse doivent être affichées aux usagers de la route longtemps et plusieurs fois avant l'arrivée aux péages. Il en va de même de l'organisation des passages et des différents tarifs.

Tout changement apporté pour sécuriser les déplacements des travailleurs et qui implique le ministère des Transports doit être accompagné d'un plan de communications pour informer en premier lieu les travailleurs et ensuite, les usagers (journal local et radio, affiches, télé). L'information d'une nouvelle façon de faire pour les usagers ne doit pas être la seule responsabilité des péagers.

Nous revendiquons que le gouvernement s'engage à mettre de l'avant des mesures d'atténuation pour modérer la vitesse et que les conclusions, les recommandations et le suivi de l'implantation de mesures soient partagés avec les péagers.

Structure du poste de péage

Une passerelle extérieure en métal d'une hauteur de 35 pieds traverse l'ensemble du péage. Elle permet de réduire les déplacements en voie des péagers. Cependant, elle n'est utilisable que lorsque le climat le permet. Nous évaluons qu'avec les hivers québécois, le vent, la neige, le verglas et la pluie rendent ces structures glissantes et périlleuses. Le gouvernement devrait donc tenir compte de notre climat dans les appels d'offres et inclure des clauses sur le choix des matériaux pour la construction des prochains postes de péage.

Campagne de sensibilisation et de protection du travail de péagers

Qui ne se souvient pas de la campagne gouvernementale de la protection des travailleurs sur les chantiers routiers ? Cette campagne visait à changer le comportement des usagers de la route afin qu'ils adaptent leur conduite face à un chantier routier.

La société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) et le ministère des Transports ont orchestré une campagne de sensibilisation qui disait ceci :

« Comment se comporter aux abords d'un chantier routier ?

- Respecter la signalisation et la limite de vitesse indiquée.
- Faire attention aux signaleurs et autres travailleurs : **ils sont vulnérables.** »

Ce genre de campagne accompagnée d'une surveillance policière accrue durant et après cette campagne encouragerait des changements de comportements quant à la modération de la vitesse des usagers. Par conséquent, on réduit le risque de happement des péagers.

Avec l'utilisation physique de moyens pour ralentir la vitesse, des mesures de sécurité permanentes auprès des péagers, des pénalités plus élevées et une bonne campagne de sensibilisation, nous diminuerions beaucoup les risques qu'encourent les péagers.

Conclusion

Les péagers travaillent dans un environnement où la vigilance envers la vitesse des usagers doit être omniprésente. Compte tenu du non-respect de la vitesse, il appert que le MTMDÉT, la SAAQ et la sécurité publique devraient intervenir pour faire appliquer la vitesse permise à 20km/h.

Nous allons continuer à intervenir auprès de notre employeur au comité de santé et sécurité, mais plusieurs solutions pour éliminer le danger à la source relèvent du ministère du Transport. Le ministère n'est pas notre employeur d'un point de vue légal, mais les décisions « d'affaires » qu'il prend et les ententes qu'il conclut avec notre employeur l'obligent, à tout le moins moralement, de prendre en compte la sécurité des péagers de l'autoroute 30.

Notre intervention d'aujourd'hui vise à interpellier le ministère avant que ne survienne un accident grave. Nous espérons que notre exposé aura su vous sensibiliser au quotidien des 35 employés du poste de péage. Le ministère ne pourra dire qu'il n'a pas été mis au fait des risques que nous devons prendre malgré nous. Il nous semble qu'un minimum de précaution pourrait préserver et promouvoir la sécurité et ainsi éviter des drames humains.

Bibliographie :

<https://www.fhwa.dot.gov/tolling/if08005/toll02.cfm>

<http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cr/P-9.001,%20r.%203>

<https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/adapter-conduite/chantiers-routiers/>

<http://www.journaldemontreal.com/2016/06/29/pare-brise-endommages-au-peage-de-lautoroute-30>

<http://www.journalsaint-francois.ca/faits-divers/2015/11/28/accident-percutant-au-poste-de-peage-de-l-autoroute-30.html>