



## Communiqué : Association des Mandataires en Vérification Mécanique (ASMAVERMEQ)

### La loi 17 du Ministère des Transports... Un recul majeur pour la Sécurité Routière

Après avoir pris connaissance du projet de loi 17 et avoir parlé à des personnes responsables au Ministère des Transports du Québec, il est important de dire que nous sommes très déçus de leur insouciance en ce qui concerne le rôle de partenariat des mandataires en sécurité routière et des dangers que cette loi pourra avoir pour la clientèle qui utilise chaque jour le taxi et le transport rémunéré de personnes par automobile!

Si le projet de loi est adopté, tous devront avoir : -un permis de classe 5, plutôt que la classe 4C des chauffeurs de taxi actuels ; -une formation minimale dont la durée reste à déterminer (environ sept heures) ; -réussi un examen ; -été soumis à une vérification des antécédents judiciaires.

Le gouvernement mettrait fin : -aux territoires exclusifs réservés et au contingentement des taxis ; -à l'immatriculation T réservée aux taxis ; -à l'**inspection annuelle**.

Il est clair pour nous que cette loi a aussi comme conséquences la perte d'emploi de plusieurs centaines de mécaniciens, le manque de revenus pour plusieurs garages qui ont investi depuis 30 ans dans un partenariat avec la SAAQ et la fermeture de certains centres d'inspection!

L'abolition des inspections obligatoires pour les taxis et pour ceux qui font du covoiturage est prévue pour **juin 2020**. Ce sera effectif une fois la loi 17 votée par nos parlementaires et que la consultation sur la réglementation sera terminée!

Une fois adoptée, la loi 17 prévoit qu'un véhicule pourra être soumis à une inspection mécanique chez un mandataire en vérification mécanique, lors d'un contrôle sur route par un contrôleur routier, un policier et/ou un inspecteur du bureau de taxis. Aussi, il pourra être soumis à l'inspection après un certain nombre de kilomètres ou selon l'âge du véhicule. Finalement, le véhicule pourra être soumis après une plainte ou dénonciation par un client.

Avec notre expérience professionnelle, et ce depuis 30 ans, et de nombreux rapports que nous avons soumis au coroner, nous en concluons la nécessité que l'ensemble des véhicules qui transportent des passagers doivent être inspectés.

**Plus de 12 000 véhicules ne seront plus soumis à l'inspection et réinspection mécanique annuelle! Cela représente aussi plusieurs autres milliers de véhicules au Québec qui ne seront pas inspectés et qui auront le droit de transporter des personnes en covoiturage !**

**Pensons pour un instant à ceux qui transportent nos enfants à l'école et qui n'auront plus l'obligation d'inspecter leurs véhicules deux fois par année!**

**Pensons aussi à ceux qui transportent 120,000 usagers du transport adapté et qui n'auront plus l'obligation d'inspecter leurs véhicules !**

Le ministre devrait prendre en compte les impacts potentiels sur un service aussi essentiel que celui du transport adapté (TA) pour les personnes à mobilité réduite, qu'elles soient aînées, handicapées intellectuelles ou physiques

**Une fois UBER bien installé, devons-nous commencer à prévoir la fin des inspections obligatoires pour les autobus, les autocars, les véhicules d'urgence et les camions? Un non sens!**

**Comment ont-ils pu prendre cette décision?**

D'après le MTQ, il n'y a pas de preuve statistique qui démontre qu'une inspection mécanique permet d'éviter un accident. **C'est de nier que les inspections effectuées par les mandataires depuis 30 ans n'ont pas eu un rôle primordial afin de détecter des milliers d'anomalies mineures et majeures sur ces véhicules!** Depuis 30 ans, le réseau des mandataires a effectué plus de 2, 000,000 d'inspections. **Nous sommes partis de deux inspections annuelles de Taxi à une inspection annuelle à zéro inspection annuelle !!!** De plus, les mandataires ont investi plusieurs millions de dollars en formation et équipement dans leurs entreprises afin que plusieurs centaines d'inspecteurs en vérification mécanique soient en mesure de faire des inspections tel que exiger par la SAAQ et le règlement en sécurité routière!

C'est effectivement un recul important pour la sécurité routière! La vraie raison pour cette loi est qu'elle sert l'intérêt principal de UBER qui aura besoin de beaucoup de chauffeurs accessibles partout au Québec qui ne sont pas nécessairement expérimentés et qui utiliseront un véhicule avec une historique peu connue !

Une chose est claire est que nous allons préparer un mémoire pour la Commission et organiser des rencontres avec les mandataires afin de planifier notre mécontentement face une loi qui mettra en danger les passagers, le tout pour satisfaire les exigences de UBER.

Nous invitons tous les mandataires du Québec et le publique à communiquer avec nous : [info@asmavermeq.ca](mailto:info@asmavermeq.ca) afin de bien exprimer notre mécontentement face à une loi qui est loin de favoriser la sécurité routière.

Nous invitons tous nos partenaires médias à faire connaître notre inquiétude et à nous appuyer en diffusant notre position concernant la loi 17 aux milliers de lecteurs en transport!

Nous invitons également toutes les associations en transport et les écoles de formation professionnelles à appuyer notre démarche afin de maintenir un réseau de professionnels soucieux de l'importance de la sécurité routière.

Nous invitons donc le Ministre des transports à ne pas enlever l'obligation de faire l'inspection mécanique des véhicules concernés par cette loi et à discuter avec notre association, un vrai partenaire qui est soucieux de l'importance que nos routes soient sécuritaires et que la sécurité des usagers soient assurée !

Source : Frédéric Lafleur Président ASMAVERMEQ 450-601-5921

Joseph Bavota Directeur général ASMAVERMEQ 819-829-8115