



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS D'AUTOBUS

Rapport du Comité permanent des transports, de
l'infrastructure et des collectivités

L'honorable Judy A. Sgro, présidente

JUIN 2019
42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : www.noscommunes.ca

LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS D'AUTOBUS

Rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

**La présidente
L'hon. Judy A. Sgro**

JUIN 2019

42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

PRÉSIDENTE

L'hon. Judy A. Sgro

VICE-PRÉSIDENTS

Kelly Block

Robert Aubin

MEMBRES

Vance Badawey

Terry Beech (secrétaire parlementaire – membre sans droit de vote)

Ken Hardie

Angelo Iacono

Matt Jeneroux

Ron Liepert

Marco Mendicino (secrétaire parlementaire – membre sans droit de vote)

Churence Rogers

Marc Serré (secrétaire parlementaire – membre sans droit de vote)

Gagan Sikand

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Sylvie Boucher

Todd Doherty

Tom Kmiec

Dane Lloyd

Alaina Lockhart

Karen Ludwig

Richard Martel

Phil McColeman

Sven Spengemann

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Marie-France Lafleur

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

Geneviève Gosselin, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

a l'honneur de présenter son

TRENTE-ET-UNIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié la sécurité des passagers d'autobus et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	1
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	3
LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS D'AUTOBUS.....	5
Introduction.....	5
Collisions impliquant des autobus au Canada.....	5
Compétence et responsabilités	9
Autocars et autobus urbains	10
Ceintures de sécurité	11
Conformité et responsabilité	12
Autres mesures de sécurité	13
Autobus scolaires.....	15
Compartimentage.....	16
Ceintures de sécurité	16
Conformité et responsabilité	20
Répercussions opérationnelles.....	21
Adaptation.....	22
Autres types d'autobus.....	23
Conclusion	23
ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS.....	25
ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES	27
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	29

SOMMAIRE

La sécurité des passagers d'autobus préoccupe au plus haut point de nombreux Canadiens depuis quelques années, car de récents événements tragiques ont soulevé des préoccupations à l'égard des dispositifs de sécurité et de la résistance à l'impact des autobus au Canada. Pour examiner cet enjeu actuel, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a entrepris, en avril 2019, une étude sur la sécurité des passagers d'autobus.

Même s'il est possible de faire mieux dans ce domaine, les témoignages des intervenants ont démontré que les autobus, en particulier les autobus scolaires, figurent parmi les modes de transport les plus sûrs qui existent. Cela étant dit, le Comité a entendu des suggestions pour améliorer davantage le bilan des autobus en matière de sécurité. Ces suggestions portaient sur le processus de collecte et de publication des données de recherche relatives aux essais menés par Transports Canada, et de la possibilité d'élargir le mandat du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST).

Beaucoup de témoins ont parlé de la sécurité des autobus scolaires, notamment en ce qui concerne l'installation de ceintures de sécurité et les répercussions éventuelles sur la sécurité des enfants. Des témoins ont dit clairement au Comité que même si les ceintures de sécurité préviennent certains types de blessures, elles ne représentent ni une protection absolue ni la seule solution possible pour accroître la sécurité des autobus scolaires. Le Comité a d'ailleurs entendu des craintes que l'installation de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires puisse en fait les rendre moins sécuritaires. C'est pour cette raison que certains témoins ont indiqué qu'une étude plus approfondie de la question est nécessaire, et ont souligné que le groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires doit disposer de suffisamment de temps pour étudier la question convenablement et atteindre son objectif général d'améliorer la sécurité des autobus scolaires.

Des témoins ont relevé plusieurs modifications réglementaires qui amélioreraient la sécurité des passagers d'autocars, dont la plupart sont déjà en cours d'élaboration par Transports Canada, en collaboration avec les autorités provinciales et territoriales. Plus particulièrement, les témoins représentant l'industrie du transport par autobus se sont généralement dits favorables aux modifications imminentes à la réglementation qui exigeront l'installation de ceintures de sécurité dans les autocars, mais ils ont relevé certains problèmes à régler pour assurer le succès de la mise en oeuvre.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada prenne des mesures pour veiller à ce que l'ensemble des recherches et des résultats des essais en laboratoire ou des essais de sécurité automobile menés par Transports Canada soient mis à la disposition du public sur le site Web du ministère. 8

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les autorités provinciales et territoriales responsables de la compilation des données, prenne des mesures pour améliorer la qualité des données fournies dans la Base nationale de données sur les collisions en assurant une identification plus précise des types de véhicules impliqués dans les collisions. 8

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada appuie les efforts continus, par l'entremise du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, visant à élaborer une norme nationale sur la formation initiale des chauffeurs de véhicules commerciaux, y compris les chauffeurs d'autobus..... 8

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada envisage d'élargir le mandat du Bureau de la sécurité des transports du Canada afin que celui-ci puisse enquêter sur les graves accidents de la route, ainsi que sur tous les accidents impliquant des véhicules automobiles conçus pour transporter neuf passagers ou plus. 10

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada soutienne les démarches entreprises par Transports Canada en vue d'élaborer des normes de résistance à l'impact applicables aux autobus de passagers de plus de 11 793 kg et d'une norme relative aux enregistreurs de données routières résistants à l'impact, conformément aux recommandations R15-02 et R15-03 du Bureau de la sécurité des transports du Canada. 14

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada élabore et mette en œuvre des normes de résistance à l'impact applicables aux autobus scolaires et aux autocars, et veille à ce que ces normes soient équivalentes ou supérieures à celles fixées par l'American Public Transportation Association. 14

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada travaille en collaboration avec les autorités provinciales et territoriales pour étudier l'impact des infrastructures routières (par exemple, les glissières de sécurité et la signalisation) sur l'incidence et la gravité des collisions routières impliquant les autobus et autocars, pour déterminer les améliorations possibles à la sécurité routière et pour s'assurer que des programmes ou arrangements sont en place pour assurer le financement adéquat de ces améliorations..... 14

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada enjoigne Transports Canada d'étudier les répercussions sur la sécurité des passagers d'autobus des sièges de conception différente, comme les sièges d'appoint intégrés pour enfants, les "ailes" intégrées pour réduire les mouvements latéraux de la tête et les coussins gonflables. 14

Recommandation 9

Que le gouvernement du Canada soutienne les démarches entreprises par le groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires pour analyser les données sur la sécurité des autobus scolaires et les ceintures de sécurité et trouver des moyens possibles de renforcer la sécurité des autobus scolaires, et qu'il envisage sérieusement la mise en œuvre de toute recommandation formulée par le groupe de travail à cet égard..... 22



LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS D'AUTOBUS

INTRODUCTION

La sécurité des passagers d'autobus préoccupe au plus haut point de nombreux Canadiens au cours de la dernière année. Le 6 avril 2018, à proximité d'Armley, en Saskatchewan, une collision entre un camion semi-remorque et l'autocar transportant l'équipe de hockey des Broncos de Humboldt a fauché la vie de 16 personnes et blessé gravement 13 autres. Le 11 janvier 2019, trois personnes sont mortes et 23 personnes ont été blessées lorsqu'un autobus urbain a percuté le toit surplombant un abribus à Ottawa, en Ontario.

Ces événements tragiques ont soulevé d'importantes préoccupations à l'égard des dispositifs de sécurité et de la résistance à l'impact des autobus au Canada. C'est dans ce contexte que, le [1er novembre 2018](#), le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le « Comité ») a adopté la motion suivante :

Que le Comité s'engage à consacrer pas moins de quatre réunions à l'étude de la sécurité des passagers d'autocar, incluant les autobus scolaires, et entende, dans cet ordre, mais sans se limiter à ces témoins, des médecins urgentistes et des coroners, le Bureau de la sécurité des transports, la National Highway Transportation Safety Authority des États-Unis, des défenseurs de la sécurité des transports et des parties intéressées, puis enfin des constructeurs d'autocars, et que la présidente soit habilitée à coordonner le choix des témoins, l'affectation des ressources et l'établissement du calendrier afin de mener à bien cette tâche.

Entre le 2 avril 2019 et le 28 mai 2019, le Comité a consacré cinq réunions à cette étude. Il a entendu quatorze témoins et reçu huit mémoires.

COLLISIONS IMPLIQUANT DES AUTOBUS AU CANADA

« [A]ucun moyen de transport, et en fait, on pourrait ajouter, aucune activité humaine n'est parfaitement sûre. Peu importe à quel point votre dossier en matière de sécurité est bon, on peut toujours améliorer les choses. »

[Doug Switzer](#), président-directeur général,
Ontario Motor Coach Association, Motor Coach Canada



Des témoins ont dit très clairement que, même s'il y a toujours place à l'amélioration, l'autobus¹ est l'un des modes de transport les plus sûrs². Les autobus scolaires en particulier ont été qualifiés de « véhicules les plus sécuritaires sur la route³ ».

« Au cours de la dernière décennie, il y a eu seulement un décès d'un occupant d'un autobus scolaire, ce qui représente une diminution. Les statistiques qui remontent à 1984 font état de 23 décès d'occupants d'autobus scolaires, ce qui révèle une importante réduction au Canada. »

[Michael DeJong](#), directeur général,
programmes multimodaux et de sécurité routière, ministère des Transports

La [Base nationale de données sur les collisions](#) (BNDC) de Transports Canada répertorie toutes les collisions automobiles ayant fait l'objet d'un rapport de police et étant survenues sur les routes publiques du Canada, selon les données fournies par les autorités provinciales et territoriales. [Michael DeJong](#), directeur général des programmes multimodaux et de sécurité routière au ministère des Transports, a dit au Comité que les statistiques de la BNDC démontrent un recul de 30 % des décès sur les routes canadiennes au cours des 30 dernières années, et une diminution encore plus prononcée lorsqu'il est question des autobus scolaires. Cependant, [Doug Switzer](#), président-directeur général de l'Ontario Motor Coach Association représentant Motor Coach Canada, a prévenu que de nombreuses statistiques sur la sécurité routière regroupent les autocars avec d'autres catégories de véhicule, soit dans la catégorie des

-
- 1 Le terme « autobus » est défini dans le [Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles](#) (RSVA) comme étant un « véhicule ayant un nombre désigné de places assises supérieur à 10. Sont exclus de la présente définition les remorques et les véhicules importés temporairement à des fins spéciales ». Le RSVA définit des types d'autobus plus spécifiques selon leur fonction principale (c.-à-d. « autobus scolaire », « autobus urbain » ou « autobus pénitentiaire »). Le terme « autocar », utilisé par certains témoins au cours de cette étude, n'est pas défini dans la législation fédérale. Aux fins du présent rapport, le terme « autocar » désigne un autobus, autre qu'un autobus de transport en commun ou un autobus scolaire, utilisé principalement pour le transport de passagers sur les autoroutes.
 - 2 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités [TRAN], *Témoignages*, 1^{re} session, 42^e législature, Association canadienne du transport urbain (ACTU), [mémoire](#); [John-Paul Pelletier](#) (vice-président, Ingénierie et Qualité, Motor Coach Industries (MCI)); et [Doug Switzer](#) (président-directeur général, Ontario Motor Coach Association, Motor Coach Canada (MCC)).
 - 3 TRAN, *Témoignages* : [Kathleen Fox](#) (présidente, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BST)); [Vicky Kyriaco](#) (directrice générale et agente administrative principale, Ottawa Student Transportation Authority (OSTA)); et Kristin Poland (directrice adjointe, Office of Highway Safety, National Transportation Safety Board (NTSB)), [mémoire](#).

camions à titre de « véhicules commerciaux », soit dans la catégorie des « autobus », qui comprend les autobus scolaires et les autobus urbains. Selon M. Switzer, il en résulte un manque de données claires permettant de dégager avec certitude les tendances relatives à une catégorie de véhicule en particulier.

Selon le [D^r Daniel Rosenfield](#), médecin du service des urgences pédiatrique représentant la Société canadienne de pédiatrie, la majorité des blessures ou des décès liés aux autobus scolaires se produisent en dehors des heures de travail (le soir, les fins de semaine ou les jours fériés), et sur les grandes artères ou autoroutes. Les autobus scolaires circulent habituellement le jour dans les rues de la ville à plus faible vitesse. Dans ces circonstances, il s'est dit d'avis que les normes de sécurité actuelles sont « probablement suffisantes » pour le trajet moyen pour aller à l'école et en revenir. Cela dit, comme la Fédération des transporteurs par autobus l'a souligné dans son [mémoire](#), dans les milieux ruraux, de nombreux autobus scolaires doivent nécessairement emprunter des autoroutes dans le cadre de leur trajet quotidien.

« [L]e comportement des conducteurs est le principal facteur contributif des collisions mortelles au pays, les excès de vitesse comptant pour 23 %, la distraction, pour 22 % et l'affaiblissement des facultés, pour 19 %. »

[Kevin Brosseau](#), sous-ministre adjoint,
Sécurité et sûreté, ministère des Transports.

À propos des causes de collision, le Comité a appris que le comportement ou une erreur du conducteur sont les principales causes de collision en général, tant au Canada qu'aux États-Unis⁴, et que les collisions graves mettant en cause des autobus se produisent habituellement aux intersections, et sont attribuables à l'inexpérience ou à l'inattention des conducteurs qui dépassent ou croisent l'autobus⁵. C'est pourquoi certains témoins se sont penchés sur l'importance d'une formation adéquate pour les chauffeurs d'autobus⁶. À ce sujet, [Kevin Brosseau](#), sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, du ministère des Transports, a indiqué au Comité que le Conseil des ministres responsables

4 TRAN, *Témoignages* : [Kevin Brosseau](#) (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports (Transports Canada)); et Poland (NTSB), [mémoire](#).

5 TRAN, *Témoignages* : [Sergent Trent Entwistle](#) (gestionnaire, Programme national de reconstitution des collisions de la route, Gendarmerie royale du Canada (GRC)).

6 TRAN, *Témoignages* : Terry Hall (dirigeant principal des finances et directeur adjoint de l'éducation (Services généraux), Newfoundland and Labrador English School District (NLESD)), [mémoire](#); et [Jason Roberts](#) (directeur général, DRL Coach Lines Ltd. (DRL)).



des transports et de la sécurité routière travaille à l'élaboration d'une norme nationale sur la formation initiale des chauffeurs de véhicules commerciaux. Cette norme s'appliquerait aussi aux chauffeurs d'autobus et devrait être achevée d'ici janvier 2020.

Le D^r Rosenfield a confirmé qu'à de plus grandes vitesses, le risque de blessures graves ou de décès en cas de collision augmente. Il a ajouté que la principale cause de décès chez les enfants lors de collisions d'autobus sont les blessures à la tête, qui sont plus susceptibles de se produire lors d'accidents à grandes vitesses qui entraînent des renversements ou des éjections. Pour sa part, M. Brosseau a indiqué que c'est souvent un grand écart de vitesse entre les véhicules impliqués dans une collision qui augmente le risque de blessures graves ou de décès.

Le Comité a appris que Transports Canada participe activement à la recherche et aux essais de sécurité automobile. Toutefois, dans son mémoire, M. Dainius Dalmotas, président-directeur général de D.J. Dalmotas Consulting, Inc., a critiqué le manque de transparence du ministère. Il a laissé entendre que le Canada devrait adopter le modèle de divulgation complète des États-Unis en ce qui concerne l'accès du public aux recherches et aux résultats des essais de sécurité.

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada prenne des mesures pour veiller à ce que l'ensemble des recherches et des résultats des essais en laboratoire ou des essais de sécurité automobile menés par Transports Canada soient mis à la disposition du public sur le site Web du ministère.

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les autorités provinciales et territoriales responsables de la compilation des données, prenne des mesures pour améliorer la qualité des données fournies dans la Base nationale de données sur les collisions en assurant une identification plus précise des types de véhicules impliqués dans les collisions.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada appuie les efforts continus, par l'entremise du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, visant à élaborer une norme nationale sur la formation initiale des chauffeurs de véhicules commerciaux, y compris les chauffeurs d'autobus.

COMPÉTENCE ET RESPONSABILITÉS

La sécurité à bord des autocars et des autobus est une compétence partagée au Canada. Au titre de la [Loi sur la sécurité automobile](#) et du [Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles](#) (RSVA), le gouvernement du Canada établit les normes de construction des véhicules automobiles. Quant aux autorités provinciales et territoriales, elles sont responsables de l'application des règles en matière de sécurité routière, et de l'établissement des dispositifs de sécurité requis pour que les véhicules automobiles soient en règle sur les routes. De même, les exigences relatives à la délivrance des permis et à la formation, les normes d'entretien, ainsi que les normes relatives aux autobus scolaires et les limites de leur durée de vie utile sont réglementées par les autorités provinciales et territoriales en matière de transport ou d'éducation.

Lorsqu'il y a une grave collision impliquant un autobus, les experts de la police font enquête pour en déterminer la cause. Dans la majeure partie du pays, à l'exception du Québec et de l'Ontario et d'endroits servis par un service de police local, cette tâche relève des analystes des collisions et experts en reconstitution de la GRC. Lorsqu'une défectuosité ou une défaillance est soupçonnée sur un véhicule, ou lorsque la collision implique un autobus scolaire, les ingénieurs de Transports Canada participent à l'enquête⁷.

Le [Bureau de la sécurité des transports du Canada](#) (BST) participe aux enquêtes lorsqu'une collision implique un véhicule automobile et un mode de transport aérien, ferroviaire, maritime ou un pipeline, mais la sécurité routière comme telle ne relève pas de son mandat⁸. [Kathleen Fox](#), présidente du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, a expliqué au Comité que le BST dispose de peu de données sur la sécurité des autobus, car il recueille et analyse seulement les renseignements sur les accidents qui relèvent de son mandat.

Le Comité a entendu que l'homologue du BST aux États-Unis, le National Transportation Safety Board (NTSB), a pour mandat d'enquêter sur les accidents de la route « importants » dans le but de formuler des recommandations, officielles ou non, pour améliorer la sécurité⁹. En outre, [M. Brosseau](#) a confirmé que lorsque le BST participe à

7 TRAN, *Témoignages* : [Surintendante Jamie Solesme](#) (directrice des politiques et programmes, Service national de la police criminelle, Gendarmerie royale du Canada (GRC)).

8 TRAN, *Témoignages* : [Fox](#) (BST).

9 TRAN, *Témoignages* : [Fox](#) (BST); et Poland (NTSB), [mémoire](#).



une enquête sur une collision, les renseignements qu'il fournit à Transports Canada sont « d'une grande valeur ».

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada envisage d'élargir le mandat du Bureau de la sécurité des transports du Canada afin que celui-ci puisse enquêter sur les graves accidents de la route, ainsi que sur tous les accidents impliquant des véhicules automobiles conçus pour transporter neuf passagers ou plus.

AUTOCARS ET AUTOBUS URBAINS

En décembre 2015, dans le rapport sur la collision entre un train de voyageurs de VIA Rail et un autobus urbain d'OC Transpo survenue en septembre 2013 à Ottawa, le BST a formulé les recommandations suivantes au sujet de la sécurité des autobus :

Que le ministère des Transports :

- a) en consultation avec les provinces, élabore des lignes directrices exhaustives sur l'installation et l'utilisation des écrans d'affichage vidéo de bord afin de réduire le risque de distraction chez les conducteurs¹⁰;
- b) élabore et mette en œuvre des normes de résistance à l'impact applicables aux autobus commerciaux de passagers afin de réduire le risque de blessures¹¹;
- c) exige que les autobus commerciaux de passagers soient équipés d'enregistreurs de données routières spécialisés résistants à l'impact¹².

Un aspect particulièrement préoccupant à cet égard fût le constat du rapport selon lequel les autobus de plus de 26 000 lb (11 793 kg) n'ont pas de normes de protection en cas d'impact frontal, d'impact latéral, d'écrasement ou de renversement, alors que l'intégrité de l'habitacle est essentielle¹³.

10 Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), [Réévaluation de la réponse à la recommandation R15-01 du BST](#), mars 2019.

11 BST, [Réévaluation de la réponse à la recommandation R15-02 du BST](#), mars 2019.

12 BST, [Réévaluation de la réponse à la recommandation R15-03 du BST](#), mars 2019.

13 TRAN, *Témoignages* : [Fox](#) (BST).

[M. Brosseau](#) a indiqué que Transports Canada a donné suite à la première recommandation par la publication, en février 2019, des [lignes directrices visant à limiter les sources de distraction provenant de l'usage d'écrans d'affichage dans les véhicules](#). [M. Brosseau](#) a par ailleurs précisé qu'une norme de résistance à l'impact est en cours d'élaboration, et que, malgré les retards initiaux, le processus s'accélère en vue de commencer les essais de collision au cours de l'été de 2019. Enfin, le Comité a appris que les travaux se poursuivent afin d'élaborer une norme relative aux enregistreurs de données routières résistants à l'impact¹⁴.

Ceintures de sécurité

En juin 2018, Transports Canada a introduit de nouvelles [exigences réglementaires](#) afin qu'à compter du 1^{er} septembre 2020, tous les autobus neufs de plus de 4 536 kg soient obligatoirement équipés de ceintures de sécurité standards à trois points d'ancrage¹⁵ pour le chauffeur et tous les passagers. Cette réglementation ne s'applique pas aux autobus scolaires ni aux autobus urbains. Selon le [mémoire](#) soumis par l'Association canadienne du transport urbain, les places debout dans les autobus urbains permettent d'accroître leur capacité de transport sans réduire la sécurité des passagers.

Comme des témoins l'ont indiqué au Comité, cette nouvelle exigence bénéficie d'un appui considérable de la part de l'industrie du transport par autobus¹⁶. En fait, [M. Switzer](#) a indiqué que l'industrie réclame ces changements depuis plus d'une décennie. Ainsi, de nombreux autocars au Canada sont déjà équipés de ceintures de sécurité¹⁷. En fait, selon [Scott Parsons](#), président de Parsons and Sons Transportation, certains constructeurs d'autocars ont pris l'initiative au début des années 2000 de veiller à ce que leurs nouveaux autobus soient construits afin de pouvoir être adaptés pour y installer des ceintures de sécurité, en prévision de l'adoption éventuelle d'une réglementation à ce sujet.

14 TRAN, *Témoignages* : [Brosseau](#) (Transports Canada); et BST, [R15-03](#).

15 Une ceinture de sécurité à trois points d'ancrage, ou ce que le [RSVA](#) désigne par « ceinture de sécurité de type 2 », s'entend d'une combinaison de ceinture sous-abdominale et de ceinture-baudrier. Ce type de ceinture est différent d'une ceinture à deux points d'ancrage, ou « ceinture de sécurité de type 1 », qui se compose seulement d'une ceinture sous-abdominale.

16 TRAN, *Témoignages* : [Scott Parsons](#) (président, Parsons and Sons Transportation (Parsons and Sons)); et [Roberts](#) (DRL).

17 TRAN, *Témoignages* : Association canadienne du transport urbain, [mémoire](#); Pierre Maheux (président, Les Autobus Maheux ltée. (Autobus Maheux), [document](#); [Roberts](#) (DRL); [Parsons](#) (Parsons and Sons); [Pelletier](#) (MCI); et [Switzer](#) (MCC).



[M. Switzer](#) a expliqué que l'adaptation des modèles existants est compliquée et pourrait être dangereuse si les choses ne sont pas faites correctement, car les sièges eux-mêmes peuvent devoir être modifiés considérablement pour bien convenir, en cas de collision, aux ceintures de sécurité à trois points d'ancrage. Certains témoins ont estimé que le coût d'équiper un autocar de ceintures de sécurité varie entre 40 000 et 80 000 \$, en fonction des améliorations structurelles nécessaires¹⁸.

Comme on l'a expliqué au Comité, il est difficile de déterminer combien de temps il faudra avant que tous les autocars exploités au Canada soient équipés de ceintures de sécurité. La nouvelle réglementation ne correspond qu'à des directives de fabrication, et ne prévoit pas d'exigence relative à l'adaptation des autocars. De plus, des témoins ont indiqué au Comité que, en dépit de la réglementation relative à la durée de vie utile des autocars dans certaines provinces, les autocars peuvent, en fonction de l'usage et des conditions, demeurer en service jusqu'à 20 ans¹⁹.

Conformité et responsabilité

La conformité à la réglementation sur les ceintures de sécurité relève strictement des provinces. Néanmoins, certains témoins ont exprimé de vives préoccupations à ce sujet. Aucun consensus n'est ressorti quant à la mesure dans laquelle les passagers d'autobus portent leur ceinture, lorsque des ceintures sont installées²⁰, mais plusieurs témoins ont indiqué que le chauffeur ne devrait pas assumer la responsabilité de veiller à ce que les passagers soient correctement bouclés²¹.

[M. Switzer](#) a fait valoir que, dans le cas des autobus nolisés, la responsabilité de veiller à ce que les passagers portent leur ceinture de sécurité devrait reposer sur le guide, l'entraîneur ou une autre personne qui a organisé l'excursion. [Jason Roberts](#), directeur général de DRL Coach Lines Ltd., a dit au Comité que dans ses propres autobus, il y a un agent de bord qui peut aider à faire respecter le port de la ceinture, mais il a prévenu que ce service a un coût et qu'il est extrêmement rare dans l'industrie.

18 TRAN, *Témoignages* : Maheux (Autobus Maheux), [document](#); [Roberts](#) (DRL); et [Parsons](#) (Parsons and Sons).

19 TRAN, *Témoignages* : Maheux (Autobus Maheux), [document](#); [Roberts](#) (DRL); et [Switzer](#) (MCC).

20 TRAN, *Témoignages* : [Phil Benson](#) (lobbyiste, Teamsters Canada (Teamsters)); Maheux (Autobus Maheux), [document](#); [Parsons](#) (Parsons and Sons); [Roberts](#) (DRL); et [Switzer](#) (MCC).

21 TRAN, *Témoignages* : [Benson](#) (Teamsters); [Roberts](#) (DRL); et [Switzer](#) (MCC).

Autres mesures de sécurité

« Les ceintures sont importantes, nul ne pourrait le contredire, et nous ne le contredisons certainement pas, mais elles ne sont pas une protection absolue contre tous les accidents. »

[Doug Switzer](#), président-directeur général,
Ontario Motor Coach Association, Motor Coach Canada

Les témoins qui ont comparu devant le Comité dans le cadre de son étude ont dit très clairement que la ceinture de sécurité n'est pas la seule solution pour assurer la sécurité à bord des autobus. [Phil Benson](#), lobbyiste pour Teamsters Canada, [M. Parsons](#) et [M. Switzer](#) ont indiqué qu'il faudrait aussi discuter d'autres approches, comme l'application de la réglementation actuelle, la formation des chauffeurs, l'intégrité structurelle des autobus, la réduction de la distraction chez les chauffeurs, la construction de meilleures autoroutes incluant les glissières de sécurité et l'amélioration de la signalisation.

Le Comité a posé des questions aux témoins sur les différentes approches visant à améliorer la conception des sièges, comme les sièges d'appoint intégrés²², les « volets » intégrés de part et d'autre de l'appui-tête pour réduire le mouvement latéral de la tête en cas de collision²³, et les coussins gonflables²⁴. Les témoins qui ont répondu à ces questions n'étaient toutefois pas au fait de l'existence d'efforts sérieux pour intégrer ces dispositifs à grande échelle, ou d'études portant sur leurs effets potentiels.

Pour ce qui est d'assurer la sécurité des piétons autour des autobus, [John-Paul Pelletier](#), vice-président, Ingénierie et Qualité, représentant Motor Coach Industries, a indiqué que les caméras à vue plongeante installées sur les autocars peuvent permettre d'éviter des collisions durant les manœuvres à basse vitesse. Le Comité a aussi appris que l'industrie est favorable à l'adoption d'un futur règlement rendant obligatoire l'utilisation des dispositifs de consignation électroniques (DCE) pour réduire la fatigue chez les chauffeurs²⁵. [M. Switzer](#) a d'ailleurs indiqué que de nombreux acteurs de l'industrie attendent l'adoption d'une telle réglementation depuis un certain temps,

22 TRAN, *Témoignages* : [Pelletier](#) (MCI); et Poland (NTSB), [document](#).

23 TRAN, *Témoignages* : Poland (NTSB), [document](#).

24 *Ibid.*

25 TRAN, *Témoignages* : [Brosseau](#) (Transports Canada).



puisque les DCE favoriseront le respect des règles actuelles relatives aux « heures de service ».

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada soutienne les démarches entreprises par Transports Canada en vue d'élaborer des normes de résistance à l'impact applicables aux autobus de passagers de plus de 11 793 kg et d'une norme relative aux enregistreurs de données routières résistants à l'impact, conformément aux recommandations R15-02 et R15-03 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada élabore et mette en œuvre des normes de résistance à l'impact applicables aux autobus scolaires et aux autocars, et veille à ce que ces normes soient équivalentes ou supérieures à celles fixées par l'American Public Transportation Association.

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada travaille en collaboration avec les autorités provinciales et territoriales pour étudier l'impact des infrastructures routières (par exemple, les glissières de sécurité et la signalisation) sur l'incidence et la gravité des collisions routières impliquant les autobus et autocars, pour déterminer les améliorations possibles à la sécurité routière et pour s'assurer que des programmes ou arrangements sont en place pour assurer le financement adéquat de ces améliorations.

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada enjoigne Transports Canada d'étudier les répercussions sur la sécurité des passagers d'autobus des sièges de conception différente, comme les sièges d'appoint intégrés pour enfants, les "ailes" intégrées pour réduire les mouvements latéraux de la tête et les coussins gonflables.

AUTOBUS SCOLAIRES

« La sécurité des autobus n'est pas seulement la responsabilité des conducteurs d'autobus et des autobus sur la route. C'est l'obligation de tout le monde sur la route. On parle des autres conducteurs, de dépasser un autobus scolaire, des intersections et de ne pas faire attention. Je pense qu'il faut considérer l'ensemble des différentes dynamiques liées aux accidents d'autobus scolaires. »

Surintendante Jamie Solesme, directrice des politiques et programmes,
Service national de la police criminelle, GRC

Comme il a été mentionné précédemment, certains témoins ont affirmé très clairement que le transport par autobus scolaire figure parmi les modes de transport les plus sûrs. Certains d'entre eux ont d'ailleurs déclaré explicitement que les enfants sont plus en sécurité à bord d'un autobus scolaire que dans un véhicule privé²⁶.

Comme M. Brosseau l'a dit au Comité, les autobus scolaires sont renforcés latéralement, et offrent donc plus de protection que les autres types d'autobus. M. Brosseau a ajouté que toute discussion sur la sécurité des autobus scolaires ne devrait pas se limiter à la sécurité à l'intérieur de l'autobus, mais porter aussi sur les dangers pour les enfants lorsqu'ils marchent autour de l'autobus. En fait, des témoins ont dit au Comité que les enfants sont plus susceptibles d'être blessés ou tués lorsqu'ils marchent autour d'un autobus scolaire que lorsqu'ils y sont passagers. Dans son mémoire, la Fédération des transporteurs par autobus a ajouté que les principales causes des dépassements et de passage illégal devant les autobus scolaires sont la distraction et la confusion entourant les règles applicables. Le D^r Rosenfield a de plus indiqué que les technologies de détection comme les caméras de repérage d'angles morts ont rendu les autobus scolaires beaucoup plus sûrs en aidant les chauffeurs à voir autour de leur autobus, en précisant toutefois qu'il n'y a pas suffisamment de recherche sur l'impact réel de ces innovations.

26 TRAN, *Témoignages* : Brosseau (Transports Canada); ACTU, mémoire; Hall, mémoire; et D^r Daniel Rosenfield (médecin du service des urgences pédiatrique, Société canadienne de pédiatrie (SCP)).



Compartimentage

« Toute façon de garder les enfants dans leur compartiment, que ce soit en portant une ceinture ou en utilisant d'autres technologies [...] serait la meilleure façon d'atténuer les blessures potentielles. »

D^r Daniel Rosenfield, médecin du service des urgences pédiatrique
représentant la Société canadienne de pédiatrie

Les sièges d'autobus scolaires sont actuellement conçus selon un système de compartimentage. Selon ce système, chaque siège est doté d'un dossier haut et rembourré conçu pour absorber de façon sécuritaire la force d'impact d'une collision lorsque l'enfant glisse vers l'avant et heurte le dossier du siège devant lui. Les recherches actuelles laissent entendre que le compartimentage est efficace dans les collisions frontales et arrières à basse vitesse, mais fonctionne plutôt mal dans les collisions latérales ou les renversements²⁷.

Comme il a été mentionné précédemment, pour installer des ceintures de sécurité à trois points d'ancrage, il faut que le siège soit structurellement assez solide pour convenir aux ceintures en cas de collision. Or, comme M. DeJong l'a expliqué au Comité, un siège qui a été renforcé pour convenir à l'installation de ceintures de sécurité peut perdre sa capacité d'absorber suffisamment l'impact, ce qui augmente potentiellement le risque de blessure. En raison de cette incertitude, Transports Canada examine les répercussions potentielles de l'installation de ceintures de sécurité sur des sièges compartimentés.

Ceintures de sécurité

« Si une ceinture de sécurité est mal portée, elle ne fera pas ce qu'elle est censée faire pour protéger votre corps en cas de collision. »

Sergent Trent Entwistle, gestionnaire,
Programme national de reconstitution des collisions de la route, GRC

27 TRAN, *Témoignages* : Parsons (Parsons and Sons); Poland (NTSB), mémoire; D^r Rosenfield (SCP); et Switzer (MCC).

M. DeJong a informé le Comité que le groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires de Transports Canada collabore actuellement avec les administrations provinciales et territoriales, les exploitants de parcs d'autobus scolaires, les autorités scolaires, des groupes faisant la promotion de la sécurité, l'industrie et le milieu universitaire pour étudier la question des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires. Dans son mémoire, l'Ontario School Bus Association (OSBA) a souligné qu'il faut que le groupe de travail dispose de suffisamment de temps pour étudier la question. L'OSBA a mis en garde contre une étude menée à la hâte qui minerait la raison d'être du groupe de travail et son objectif général d'améliorer la sécurité des autobus scolaires.

Les modifications apportées récemment au RSVA comprennent des normes techniques sur les sièges pour passagers d'autobus scolaires et la protection en cas de collision. Ces normes n'exigent pas que les autobus scolaires soient équipés de ceintures de sécurité, mais elles imposent des normes techniques applicables aux ceintures de sécurité qu'un fabricant pourrait choisir d'installer dans un autobus scolaire. Ces normes comprennent l'exigence relative aux ceintures de sécurité à trois points d'ancrage, par opposition aux ceintures sous-abdominales. À cet égard, certains témoins ont clairement indiqué que les ceintures à trois points d'ancrage sont beaucoup plus sécuritaires que les ceintures sous-abdominales²⁸, lesquelles sont associées à d'importantes blessures à la colonne vertébrale et aux organes internes, en particulier lors de collisions frontales et arrière, et à des blessures à la tête lors de collisions latérales²⁹.

Même si plusieurs témoins s'accordent pour dire que les ceintures de sécurité aident à prévenir l'éjection en cas de collision grave et qu'elles offrent un niveau de protection supplémentaire dans certaines circonstances³⁰, certains ont souligné les risques d'imposer trop rapidement le port des ceintures de sécurité obligatoire, sans tenir compte de la complexité de l'enjeu. Comme M. Benson l'a dit au Comité : « [s]i le port des ceintures de sécurité devient obligatoire, il faut s'assurer de procéder correctement, sinon l'adoption de la réglementation entraînera l'allongement de la journée de travail, ne permettra pas d'assurer la sécurité de nos enfants et compliquera la vie des chauffeurs ».

M. Roberts et M. Switzer ont fait valoir que les ceintures de sécurité ne peuvent pas prévenir toutes les blessures, et qu'elles ne sont pas la meilleure façon de se prémunir

28 TRAN, *Témoignages* : Hall, mémoire; D^r Rosenfield (SCP); et Poland (NTSB), mémoire.

29 TRAN, *Témoignages* : Parsons (Parsons and Sons); et D^r Rosenfield (SCP).

30 TRAN, *Témoignages* : Brosseau (Transports Canada); Parsons (Parsons and Sons); Poland (NTSB), mémoire; Fédération des transporteurs par autobus, mémoire; et D^r Rosenfield (SCP).



contre toutes les blessures. Des témoins ont souligné que plus de travaux de recherche sont nécessaires pour garantir que l'atténuation du risque de certaines blessures n'aggraverait pas le risque d'autres types de blessures³¹.

Plusieurs témoins ont aussi affirmé qu'une ceinture de sécurité portée de façon inappropriée ou mal ajustée peut causer des blessures plus graves que si elle n'était pas portée du tout³². Déterminer le bon ajustement pour une ceinture de sécurité est un enjeu complexe, étant donné qu'un autobus peut transporter jusqu'à 70 enfants, de la maternelle à la douzième année³³. Dans un [document](#) fournissant des réponses écrites aux questions soumises par les membres du comité, M^{me} Kristin Poland, directrice adjointe de l'Office of Highway Safety représentant le National Transportation Safety Board des États-Unis, a indiqué que le NTSB n'a pas constaté de risques particuliers pour la sécurité des passagers de plus petite taille portant une ceinture sous-abdominale ou une ceinture-baudrier. Cependant, le [Serg. Trent Entwistle](#), gestionnaire du Programme national de reconstitution des collisions de la route de la GRC, a déclaré que les sièges de voiture et les sièges d'appoint sont essentiels pour les tout-petits et les jeunes enfants afin de garantir un bon ajustement de leur ceinture de sécurité.

On a dit au Comité qu'une solution pourrait être d'exiger l'utilisation des ceintures de sécurité seulement lorsque les autobus scolaires circulent sur l'autoroute. [M. Parsons](#) a avancé que le compartimentage peut s'avérer suffisant à basse vitesse, mais que les autobus scolaires devraient être équipés de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage lorsqu'ils circulent sur l'autoroute. [M. Roberts](#) a également indiqué qu'à son avis, un autocar équipé de telles ceintures de sécurité est plus sécuritaire qu'un autobus scolaire lorsqu'il circule sur l'autoroute. Dans son [mémoire](#), Terry Hall, dirigeant principal des finances et directeur adjoint de l'éducation (Services généraux) du Newfoundland and Labrador English School District (NLESD) a indiqué qu'il n'était pas du même avis. Il a expliqué que le protocole du NLESD pour les sorties éducatives préconise l'utilisation d'autobus scolaires plutôt que d'autocars parce que les autobus scolaires ont des normes plus élevées en matière de résistance à l'impact, de fréquence des inspections et de limite d'âge. M. Hall a cependant indiqué que le NLESD pourrait réévaluer son protocole si de nouvelles normes fédérales de résistance à l'impact entrent en vigueur pour les autocars.

31 TRAN, *Témoignages* : [Brosseau](#) (Transports Canada); et Fédération des transporteurs par autobus, [mémoire](#).

32 TRAN, *Témoignages* : Fédération des transporteurs par autobus, [mémoire](#); [Kyriaco](#) (OSTA); et [D' Rosenfield](#) (SCP).

33 TRAN, *Témoignages* : Association canadienne du transport urbain, [mémoire](#); et [Brosseau](#) (Transports Canada).

Quelques témoins ont également fait remarquer que les ceintures de sécurité ne doivent pas entraver la capacité des enfants de quitter rapidement leur siège et d'évacuer l'autobus scolaire en cas d'urgence³⁴. En fait, [Vicky Kyriaco](#), directrice générale et agente administrative principale de l'Ottawa Student Transportation Authority, et [M. Benson](#) ont tous deux indiqué que la nécessité de devoir évacuer rapidement un autobus scolaire est plus susceptible de se produire qu'une collision dans laquelle des enfants sont éjectés du véhicule.

« Nous prévoyons que, dans le cas d'un autobus plein, 70 enfants portant tout l'accoutrement d'hiver ne pourront pas défaire leur ceinture de sécurité et évacuer l'autobus aussi rapidement que nécessaire pour éviter de respirer de la fumée et de se brûler, particulièrement si l'autobus est tombé sur le côté ou est à l'envers. »

[Vicky Kyriaco](#), directrice générale et agente administrative principale,
Ottawa Student Transportation Authority

Enfin, plusieurs témoins ont indiqué qu'il n'y a pas suffisamment de données à l'heure actuelle pour confirmer si les ceintures de sécurité rendraient les autobus scolaires au Canada plus sécuritaires³⁵. Plus particulièrement, le Comité a appris qu'aucune étude n'a été menée au sujet de l'incidence des habits de neige sur l'efficacité des ceintures de sécurité, ou pour savoir si le rembourrage d'un habit de neige et sa compression durant une collision peuvent en fait augmenter le risque de blessures³⁶.

34 TRAN, *Témoignages* : [Benson](#) (Teamsters); [Michael DeJong](#) directeur général, programmes multimodaux et de sécurité routière, ministère des Transports (Transports Canada)); et Fédération des transporteurs par autobus, [mémoire](#); [Kyriaco](#) (OSTA).

35 TRAN, *Témoignages* : Fédération des transporteurs par autobus, [mémoire](#); [Kyriaco](#) (OSTA); et Ontario School Bus Association (OSBA), [mémoire](#).

36 TRAN, *Témoignages* : Fédération des transporteurs par autobus, [mémoire](#); et [Kyriaco](#) (OSTA).



Conformité et responsabilité

« [L]es chauffeurs doivent toujours demeurer au volant pour assurer la pleine maîtrise du véhicule, tout en assurant des fonctions essentielles pour la sécurité en conduisant. Ils doivent également maintenir un contact visuel avec la circulation de véhicules et avec les enfants, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de l'autobus, tout en se préparant à se déplacer en toute sécurité jusqu'au prochain arrêt. Les chauffeurs ne peuvent pas quitter leur poste; ils ne peuvent pas assumer la responsabilité de boucler et de détacher les ceintures des enfants, et ne doivent pas non plus être tenus responsables si des enfants n'ont pas attaché leur ceinture. »

Phil Benson, lobbyiste,
Teamsters Canada

Au sujet de la conformité à la réglementation sur les ceintures de sécurité, qui relève de la compétence provinciale et territoriale comme on l'a mentionné précédemment, certains témoins ont souligné que les plus jeunes enfants sont incapables d'ajuster correctement leur ceinture de sécurité sans aide³⁷. Pour cette raison, il a été suggéré qu'un surveillant ou un accompagnateur à bord pourrait être responsable de s'assurer que les enfants sont bien attachés³⁸. Dans son mémoire, la Fédération des transporteurs par autobus a cependant souligné que, selon la législation provinciale actuelle, le chauffeur serait toujours considéré comme responsable et le surveillant ne pourrait pas se lever lorsque le véhicule est en mouvement, ce qui limite sa capacité de s'assurer qu'un enfant est correctement attaché.

La Fédération des transporteurs par autobus soulève d'autres questions dans son mémoire, comme le risque associé à l'autorisation du contact physique avec les enfants, les coûts supplémentaires liés à l'embauche et à la vérification des antécédents judiciaires des surveillants. Elle soulève également la complexité entourant l'option de permettre aux parents d'attacher leurs propres enfants, compte tenu des contraintes de

37 TRAN, *Témoignages* : Benson (Teamsters); Fédération des transporteurs par autobus, mémoire; et Kyriaco (OSTA).

38 TRAN, *Témoignages* : Benson (Teamsters); Fédération des transporteurs par autobus, mémoire; Hall, mémoire; Roberts (DRL); et Switzer (MCC).

temps et de règlements communs parmi les commissions scolaires qui exigent la vérification des antécédents judiciaires de tout adulte avant de lui permettre de monter à bord d'un autobus scolaire. Peu importe les options suggérées, de nombreux témoins ont fait valoir que les chauffeurs ont suffisamment de responsabilités relatives à la conduite sécuritaire des autobus scolaires, et qu'ils ne devraient pas en plus être responsables de s'assurer que les enfants ont bouclé leur ceinture³⁹.

Répercussions opérationnelles

Plusieurs témoins ont prévenu que l'imposition des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires aurait d'importantes répercussions opérationnelles pour les transporteurs scolaires et exacerberait la pénurie de chauffeurs⁴⁰. En effet, des témoins ont dit au Comité que le temps additionnel requis pour s'assurer que les enfants sont bien attachés nécessiterait une restructuration des trajets d'autobus, susceptible d'entraîner une augmentation considérable du nombre d'autobus requis pour maintenir les niveaux de service actuels⁴¹. Qui plus est, [M^{me} Kyriaco](#) et M. Hall, dans son [mémoire](#), ont indiqué que l'installation de ceintures de sécurité réduirait probablement la capacité à deux enfants par siège, tandis qu'à l'heure actuelle, il est habituel d'asseoir trois enfants par siège. En raison de cette réduction de la capacité, on aurait besoin d'un plus grand nombre d'autobus pour maintenir les niveaux de service actuels.

Compte tenu des exigences opérationnelles accrues dans le contexte d'une pénurie de chauffeurs, certains témoins ont prévenu que la situation pourrait être exacerbée par une diminution de l'intérêt pour la profession de chauffeur d'autobus si la responsabilité du chauffeur est plus lourde, y compris le risque de responsabilité personnelle et la perte de points d'inaptitude si les ceintures de sécurité ne sont pas portées correctement. De plus, les employeurs pourraient prendre des mesures disciplinaires si les chauffeurs ne parviennent pas à effectuer leur trajet dans les temps requis⁴².

Selon [M^{me} Kyriaco](#), certains transporteurs scolaires ne seraient pas en mesure de maintenir les niveaux de service actuels face à ces nouvelles exigences opérationnelles,

39 TRAN, *Témoignages* : [Benson](#) (Teamsters); Fédération des transporteurs par autobus, [mémoire](#); Hall, [mémoire](#); [Roberts](#) (DRL).

40 TRAN, *Témoignages* : [Benson](#) (Teamsters); [Kyriaco](#) (OSTA); et Fédération des transporteurs par autobus, [mémoire](#).

41 TRAN, *Témoignages* : [Benson](#) (Teamsters); Fédération des transporteurs par autobus, [mémoire](#); [Kyriaco](#) (OSTA); OSBA, [mémoire](#); et [Parsons](#) (Parsons and Sons).

42 TRAN, *Témoignages* : [Benson](#) (Teamsters); Fédération des transporteurs par autobus, [mémoire](#); et [Kyriaco](#) (OSTA).



en fonction des niveaux actuels de financement. Dans son [mémoire](#), l'OSBA s'est dite d'accord avec ce point de vue et a prévenu que les enfants qui prennent actuellement un autobus scolaire sans ceintures de sécurité pourraient devoir prendre un autre mode de transport si les ceintures de sécurité devenaient obligatoires. Comme on l'a indiqué précédemment, certains témoins ont indiqué clairement au Comité que les autres modes de transport ne sont pas aussi sécuritaires que l'autobus scolaire, même en l'absence de ceintures de sécurité.

Adaptation

La question de l'adaptation des autobus scolaires est assez complexe, en raison des exigences de fabrication actuelles fondées sur le système de compartimentage. [M. Parsons](#) et [M. Roberts](#) ont dit craindre que les autobus actuels soient trop légers pour supporter convenablement l'installation de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage. Dans son [mémoire](#), la Fédération des transporteurs par autobus a également indiqué que les fabricants ne sont pas enclins à certifier les travaux pour adapter les autobus à l'installation de ceintures de sécurité en raison des incertitudes quant aux effets à long terme de telles modifications.

Le Comité a néanmoins entendu plusieurs estimations de témoins qui évaluaient le coût pour adapter un autobus afin d'y installer des ceintures de sécurité entre 8 000 et 20 000 \$⁴³. Selon [M. Brosseau](#), la durée de vie utile d'un autobus scolaire est d'environ 10 ans, mais [M. Benson](#) a indiqué que de nombreux autobus en fin de service sont destinés à une autre utilisation, et finissent entre autres par être vendus à des églises ou par se retrouver dans des chantiers de construction, ou même par être vendus dans d'autres provinces où la durée de vie est plus longue selon la loi, au lieu d'être retirés de la route.

Recommandation 9

Que le gouvernement du Canada soutienne les démarches entreprises par le groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires pour analyser les données sur la sécurité des autobus scolaires et les ceintures de sécurité et trouver des moyens possibles de renforcer la sécurité des autobus scolaires, et qu'il envisage sérieusement la mise en œuvre de toute recommandation formulée par le groupe de travail à cet égard.

43 TRAN, *Témoignages* : [Benson](#) (Teamsters); [Brosseau](#) (Transports Canada); Fédération des transporteurs par autobus, [mémoire](#); et Maheux (Autobus Maheux), [document](#).

AUTRES TYPES D'AUTOBUS

Le Comité a également demandé des renseignements sur les petits autobus scolaires et les minibus. Toutefois, comme le [D^r Rosenfield](#) l'a indiqué, la plupart des études ne font pas de distinction entre les autobus pleine grandeur, les minibus, les fourgonnettes ou les autres types de petits véhicules de transport scolaire.

Au sujet des petits autobus scolaires, [M. DeJong](#) a dit au Comité que « le dossier de sécurité des petits autobus scolaires est exceptionnellement bon. S'il y a eu des blessures et des décès de 1992 à 2017 impliquant des grands autobus scolaires, il n'y en a eu aucun du côté des petits autobus. »

CONCLUSION

Tout au long de son étude, le Comité a entendu des témoignages sur la complexité de l'évaluation des améliorations possibles à la sécurité des passagers d'autobus. On a clairement fait comprendre aux membres du Comité qu'il n'y a pas de « solution miracle » qui peut certainement accroître la sécurité dans toutes les situations. Les ceintures de sécurité contribueraient définitivement à prévenir certaines blessures graves ou des décès, mais elles ne représentent pas la seule solution pour assurer la sécurité des passagers d'autobus au Canada. Par ailleurs, leur installation, qui s'avère complexe, ne représente pas nécessairement une amélioration par rapport aux autres dispositifs de sécurité déjà en place, en particulier dans les autobus scolaires. En fait, une ceinture de sécurité installée incorrectement ou mal ajustée dans un autobus peut causer plus de blessures et de décès qu'elle ne permettrait d'en prévenir.

Le Comité appuie les travaux menés par Transports Canada en vue d'élaborer plusieurs améliorations réglementaires pour la sécurité des autobus, ainsi que l'étude entreprise par le groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires. Le Comité recommande vivement que le gouvernement du Canada prenne des mesures pour mettre en œuvre toute recommandation découlant de ces efforts.

ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Organismes et individus	Date	Réunion
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports Kathleen Fox, présidente Kirby Jang, directeur Enquêtes ferroviaires et pipelines Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations	2019/04/02	135
Gendarmerie royale du Canada Surint. Trent Entwistle, gestionnaire Programme national de reconstitution des collisions de la route Serg. Jamie Solesme, directrice des politiques et programmes Service national de la police criminelle	2019/04/02	135
Société canadienne de pédiatrie D ^r Daniel Rosenfield, médecin du service des urgences pédiatrique	2019/04/02	135
Ministère des Transports Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint Sécurité et sûreté Michael DeJong, directeur général programmes multimodaux et de sécurité routière	2019/04/04	136
Ottawa Student Transportation Authority Vicky Kyriaco, directrice générale et agente administrative principale	2019/04/04	136
DRL Coach Lines Ltd Jason Roberts, directeur général	2019/04/09	137

Organismes et individus	Date	Réunion
Motor Coach Canada Doug Switzer, président-directeur général Ontario Motor Coach Association	2019/04/09	137
Motor Coach Industries John-Paul Pelletier, vice-président Ingénierie et Qualité	2019/04/09	137
Parsons and Sons Transportation Scott Parsons, président	2019/04/09	137
Teamsters Canada Phil Benson, lobbyiste	2019/04/09	137

ANNEXE B

LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Association canadienne des médecins d'urgence

Association canadienne du transport urbain

D. J. Dalmotas Consulting, Inc.

Fédération des transporteurs par autobus

Gorski, Zygmunt

Newfoundland and Labrador English School District

Ontario School Bus Association

Shalaby, Ahmed

United States National Transportation Safety Board

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents ([réunions n^{os} 135 à 137, 140 et 145](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

La présidente,
L'hon. Judy A. Sgro, C.P., députée

