

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes

Consultations sur l'étude sur la sécurité des passagers d'autobus

30 avril 2019



Mémoire de l'Ontario School Bus Association (OSBA)

L'Ontario School Bus Association est une association sans but lucratif qui offre des services de représentation, d'éducation et de consultation législative aux propriétaires de parcs d'autobus scolaires, conseils scolaires et consortiums de transport et aux membres fournisseurs et fabricants de l'Ontario depuis plus de 60 ans.

L'OSBA favorise des partenariats uniques avec les gouvernements provinciaux et fédéral, les conseils scolaires et les consortiums de transport, les fabricants, les distributeurs et d'autres secteurs connexes de l'industrie, ce qui permet de résoudre des problèmes importants pour les membres et de veiller à ce que les élèves soient transportés à l'école en toute sécurité, à temps et prêts à apprendre.



L'Ontario School Bus Association remercie le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes de lui donner l'occasion de formuler des commentaires sur son étude sur la sécurité des passagers d'autobus.

Chaque jour d'école en Ontario, environ 830 000 enfants sont transportés de façon sécuritaire et fiable à destination et en provenance de l'école dans environ 20 000 autobus scolaires et véhicules scolaires. Collectivement, cela signifie plus de 2 millions de kilomètres parcourus chaque jour d'école et 300 millions de déplacements sécuritaires chaque année scolaire¹. Ainsi, l'industrie du transport scolaire de l'Ontario transporte en toute sécurité plus de 42,5 % des deux millions d'élèves des écoles primaires et secondaires inscrits dans les établissements d'enseignement de l'Ontario.

L'OSBA continue d'accorder la priorité à la sécurité des autobus scolaires et est fière du bilan de sécurité de l'industrie du transport scolaire. Le site Web de Transports Canada sur la sécurité des autobus scolaires au Canada mentionne ce qui suit : « *Selon les Statistiques de la Base nationale de données sur les collisions, les autobus scolaires sont le moyen de transport le plus sécuritaire pour se rendre à l'école et en revenir pour les enfants. À partir de l'année 2018, les élèves ont 80 fois plus de chance d'arriver à l'école en toute sécurité s'ils s'y rendent en autobus scolaire plutôt qu'en automobile. Les accidents mortels impliquant des autobus scolaires représentent moins de 0,1 % de tous les accidents mortels associés aux véhicules au Canada. Au cours de la dernière décennie, entre 2009 et 2018, un seul passager d'autobus scolaires a perdu la vie sur la route au Canada².* » De plus, la conception et la construction des autobus scolaires exigent le respect rigoureux des normes de fabrication fédérales et provinciales, y compris la norme CSA D250, et, en Ontario, les autobus scolaires doivent continuer de respecter ces normes strictes au cours de leur durée de vie utile³.

¹ Rapport annuel sur la sécurité routière de l'Ontario – 2014.

² <https://www.tc.gc.ca/fr/services/routier/securite-des-autobus-scolaires/securite-autobus-scolaires-canada.html>.

³ Code de la route de l'Ontario – Règlement 612, article 2.



L'OSBA et ses membres souhaitent toujours explorer de nouvelles façons d'améliorer la sécurité des élèves. La sécurité des autobus scolaires au Canada continue d'évoluer grâce à des mesures de sécurité permanentes, notamment le système de présignallement à huit feux jaunes et rouges⁴ (utilisé dans toutes les provinces à l'exception de l'Ontario⁵); l'utilisation de la technologie des caméras pour enregistrer des preuves vidéo des automobilistes omettant de s'immobiliser quand le signal d'arrêt escamotable et les feux clignotants d'un autobus scolaire sont actionnés⁶; la technologie d'atténuation de la gravité des collisions, incluant le contrôle électronique de la stabilité⁷ et le freinage automatique; ainsi que des exigences renforcées pour les ceintures de sécurité installées à titre optionnel⁸. L'OSBA a régulièrement formulé des commentaires à l'appui de ces initiatives, étant entendu que les discussions entourant les nouvelles mesures de sécurité pour les autobus scolaires doivent tenir compte des considérations liées aux opérations, au conducteur et au financement.

L'OSBA reconnaît que l'accent mis récemment sur la sécurité des autobus scolaires concerne la protection des occupants et l'utilisation de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires. Par conséquent, depuis le début de 2016, l'OSBA demande à Transports Canada de mettre à jour et de faire connaître ses recherches sur les occupants des autobus scolaires afin de tenir compte des développements et des recherches qui ont été menées aux États-Unis au sujet de la protection des occupants des autobus scolaires. Le National Transportation Safety Board (NTSB) des États-Unis ainsi que la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) des États-Unis ont publié des rapports ou des déclarations exigeant l'installation de ceintures de sécurité de type 2 (ceintures abdominales et diagonales ou à 3 points) dans tous les autobus scolaires en raison de l'amélioration de la protection des occupants lors d'impacts latéraux et de renversements. Toutefois, jusqu'à la fin de 2018, ces rapports et

⁴ Comparaison de deux systèmes de présignallement d'arrêt utilisés sur les autobus scolaires canadiens : les feux jaunes et les feux rouges (TP 13903, 2002).

⁵ Code de la route de l'Ontario – Règlement 612, alinéa 3(1)a).

⁶ <https://news.ontario.ca/mto/fr/2019/04/ontario-annonce-des-mesures-pour-accroitre-la-securite-des-autobus-scolaires.html>.

⁷ Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, annexe IV, partie II, article 136.

⁸ <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2018/2018-07-11/html/sor-dors143-2-fra.html>.

déclarations des États-Unis étaient en conflit avec les messages de Transports Canada, qui communiquaient que les occupants des autobus scolaires bénéficient d'un niveau de protection adéquat grâce aux normes actuelles de conception des autobus scolaires, plus précisément le « compartimentage⁹ ».

Ces positions conflictuelles ont mis en évidence la nécessité de recherches et de données canadiennes à jour qui précisent les répercussions des dispositifs de retenue des occupants dans les autobus scolaires. Plus important encore, les avantages et les risques pour la sécurité d'un occupant d'autobus scolaire qui utilise une ceinture de sécurité par rapport à un occupant qui n'en porte pas. Par exemple, les experts de l'industrie, tant du gouvernement que des fabricants, ont des points de vue divergents au sujet de la réduction possible de l'efficacité du compartimentage lorsque des sièges dotés de ceintures de type 2 sont installés, en raison du raffermissement des dossiers pour permettre l'installation de la ceinture. Bien que l'objectif de chaque conducteur d'autobus scolaire soit de s'assurer que tous les occupants sont bien assis et protégés, cela peut entraîner une augmentation involontaire du risque pour les passagers d'autobus scolaires qui ne portent pas correctement leur ceinture de sécurité. En outre, pour mieux appuyer toute mesure visant à adopter des ceintures de sécurité de type 2 dans les autobus scolaires, une analyse statistique détaillée décrivant les statistiques sur les décès et les blessures est nécessaire pour broser un tableau plus clair des causes profondes des blessures et des décès chez les usagers des autobus scolaires. L'analyse devrait inclure des cas précis et déterminer comment l'utilisation ou la non-utilisation de ceintures de sécurité influencerait sur le profil de blessure. Autrement dit, comment l'utilisation appropriée de la ceinture de sécurité aurait-elle fait une différence en ce qui concerne les blessures et les décès?

⁹ Le compartimentage repose sur des sièges à dossier élevé bien rembourrés, construits avec un matériau absorbant l'énergie et suffisamment rapprochés les uns des autres. Les sièges sont solidement ancrés au plancher de l'autobus et sont conçus pour fléchir lorsqu'ils sont heurtés par un occupant lors d'une collision, absorbant ainsi une grande partie de la force générée. Le compartimentage protège les occupants en les gardant dans une petite zone protégée en cas d'accident. Au-delà des sièges, les autobus scolaires sont conçus pour servir de compartiment. Construit avec des toits arrondis et de petites ouvertures de fenêtres, l'autobus est conçu pour aider à prévenir l'éjection des occupants du véhicule.

L'OSBA appuie fortement la recherche et les discussions sur l'utilisation de ceintures de sécurité de type 2 dans les autobus scolaires. L'industrie du transport scolaire considère la sécurité des élèves comme l'une de ses valeurs et forces fondamentales. Quoi qu'il en soit, la décision de rendre obligatoire l'installation de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires exige une réévaluation complète du fonctionnement des autobus scolaires, des pouvoirs et des responsabilités attribués aux conducteurs, de la façon dont la sécurité des autobus scolaires est gérée et de la façon dont l'ensemble du système de transport scolaire est financé. Voici quelques exemples :

- **Responsabilité du conducteur** – La législation provinciale relative à la responsabilité du conducteur est un facteur très important dans la décision d'installer des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires. Par exemple, en Ontario, la loi et la réglementation actuelles obligent le conducteur d'autobus scolaire à s'assurer légalement que tous les passagers (âgés de moins de 16 ans) portent leur ceinture de sécurité en tout temps¹⁰. Cela est d'autant plus compliqué par les politiques organisationnelles qui restreignent le contact physique d'un conducteur avec un passager d'autobus scolaire. Il convient de noter que la majorité des provinces canadiennes ont également des lois semblables sur la responsabilité des conducteurs qui obligent un chauffeur d'autobus scolaire à s'assurer que tous les passagers portent leur ceinture de sécurité.
- **Facteurs opérationnels** – La décision d'installer des ceintures de sécurité de type 2 dans les autobus scolaires aura une incidence sur de nombreux aspects de l'opération des autobus scolaires, notamment la capacité des sièges d'autobus; la nécessité d'utiliser ou non des sièges pour enfants et la façon dont ils sont utilisés; le temps d'embarquement et de débarquement en bordure de route; la planification des itinéraires; et les niveaux de dotation, y compris possiblement des surveillants d'autobus scolaires.

¹⁰ Code de la route de l'Ontario – paragraphe 106(4)

- **Considérations relatives au financement** – Une étude réalisée aux États-Unis en 2011 traitait des conséquences imprévues de l'installation obligatoire de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires; en ce sens que l'augmentation du coût de l'autobus finirait par réduire le nombre d'enfants transportés dans les autobus scolaires. Cela augmenterait le risque global pour les enfants d'âge scolaire en les faisant passer à d'autres modes de transport qui ne présentent pas les mêmes avantages en matière de sécurité que les autobus scolaires¹¹. Il s'agit d'une tendance déjà observée en Ontario où, dans certaines régions, les considérations de financement entraînent un virage vers l'utilisation des véhicules de transport en commun pour transporter les élèves plutôt que des autobus scolaires. De plus, la vaste majorité des états qui ont un mandat de ceintures de sécurité pour les autobus scolaires ont également des dispositions pour exempter les autobus de l'exigence de ceintures de sécurité en raison de considérations de financement.

Les considérations relatives au conducteur, aux opérations et au financement qui accompagnent les ceintures de sécurité obligatoires de type 2 dans les autobus scolaires exigent une recherche et une évaluation approfondies pour régler efficacement ce problème à multiples facettes. Le fait de ne pas tenir compte adéquatement de ces facteurs avant de rendre obligatoire l'installation de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires risque de déstabiliser les niveaux extraordinaires d'efficacité, de sécurité et de service qui caractérisent le système actuel de transport scolaire.

L'OSBA reconnaît que le Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires récemment mis sur pied par Transports Canada a été chargé d'explorer la sécurité des autobus scolaires en mettant l'accent sur la protection des occupants et les ceintures de sécurité. L'OSBA participe à ce groupe de travail par l'entremise du Comité consultatif de l'industrie. Toutefois, l'OSBA a fait remarquer qu'il est essentiel pour les travaux du Groupe de travail d'inclure des recherches et des analyses statistiques à jour sur la

¹¹ *Federal Motor Vehicle Safety Standards; Denial of Petition for Rulemaking; School Buses* – 25 août 2011



protection des occupants afin de mieux éclairer la discussion et les décisions concernant la protection des occupants des autobus scolaires.

De plus, les considérations et les solutions entourant les diverses répercussions de l'installation obligatoire de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires sur les conducteurs, les opérations et le financement doivent être mises en œuvre. Dans le cas contraire, il y aura des conséquences à long terme qui, en fin de compte, entraîneront une responsabilité provinciale et fédérale. Par conséquent, le Groupe de travail doit disposer du temps, du mandat et des ressources nécessaires pour effectuer un examen complet et adéquat de la sécurité des autobus scolaires. L'OSBA est préoccupée par le fait que l'intérêt récent du public pour la protection des occupants des autobus scolaires mène à une étude précipitée qui mine le but du Groupe de travail et son objectif global.

Comme le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités le sait très bien, la protection des occupants des autobus scolaires est une question extrêmement complexe et multidimensionnelle. L'OSBA appuie l'étude du Comité sur la sécurité des autobus et attend avec impatience les conclusions et les rapports publiés par le Comité.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Michele O'Bright

Directrice de l'Association

Ontario School Bus Association (OSBA)

416-695-9965, poste 3

mobright@osba.on.ca

Alex Bugeya

Consultant en sécurité et législation

Ontario School Bus Association (OSBA)

416-695-9965, poste 4

abugeya@osba.on.ca