



Mémoire concernant la sécurité des passagers des autobus

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

Présenté par : M. Terry Hall, dirigeant principal des finances et directeur adjoint de l'éducation (Services généraux),
Newfoundland and Labrador English School District

Date de comparution prévue : Le 30 avril 2019

Aux membres du Comité,

Le présent document fait suite à l'invitation envoyée par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes au Newfoundland and Labrador English School District (NLESD) de produire un mémoire écrit sur ce que le NLESD croit constituer les principaux éléments ou les principales inquiétudes en matière de sécurité des passagers des autobus scolaires.

Je désire d'abord vous remercier au nom du NLESD de cette occasion de participer au débat entourant la sécurité des passagers des autobus, car la consultation des intervenants est un élément essentiel de tout processus d'examen et que la sécurité des élèves se trouve certainement en tête de nos priorités.

Le NLESD est particulier du point de vue du transport des élèves car il dessert plus de 65 000 élèves dans 252 écoles grâce à plus de 1 000 déplacements quotidiens d'autobus effectués par plus de 1 000 autobus scolaires; ces autobus font quotidiennement 12 000 arrêts et transportent annuellement les élèves en parcourant 7 millions de kilomètres sur le territoire tout entier de la province de Terre-Neuve-et-Labrador. Les services de transport des élèves du NLESD vont donc du ramassage d'un moins grand nombre d'élèves sur les circuits d'autobus généralement plus courts des milieux urbains, en empruntant des routes dont les limites de vitesse sont d'ordinaire plus basses, au ramassage d'un nombre généralement plus élevé d'élèves sur les circuits d'autobus des milieux ruraux, souvent plus longs et empruntant des routes aux limites de vitesse plus élevées. Le NLESD gère dix dépôts pour l'entretien de son propre parc de 340 autobus scolaires. Un autre facteur rendant particulière la situation du NLESD est la combinaison de services de transport assurés par le NLESD et de services de transport contractuels, alors que la majorité des districts scolaires au Canada choisissent de livrer principalement leurs services soit de la première façon, soit de l'autre.

Le NLESD peut se compter chanceux de n'avoir pas, à sa connaissance, subi dans la province de collision d'autobus scolaire entraînant des blessures graves ou même le décès d'un étudiant ou d'un chauffeur d'autobus. Un autobus a cependant été impliqué dans une collision frontale en octobre 2018. L'autobus scolaire, qui transportait des élèves le long d'une route dont la limite de vitesse est fixée à 100 km/h, est entré en collision frontale à haute vitesse avec un VUS, ce qui a causé le décès du conducteur du VUS. Le chauffeur et les élèves se trouvant à bord de l'autobus scolaire n'ont subi aucune blessure. Bien qu'on ait établi que le conducteur du VUS était responsable de l'accident, cela illustre le degré de protection qu'offre un autobus scolaire au cours d'une collision frontale. Voici un lien vers un reportage traitant de l'accident d'octobre 2018 :

<https://www.cbc.ca/news/canada/newfoundland-labrador/veterans-makinsons-crash-1.4859063>.

Selon le site Web du Conseil canadien de la sécurité, un élève est 16 fois plus en sécurité par passager/kilomètre s'il se déplace à bord d'un autobus scolaire que dans la voiture familiale; le NLESD est d'avis que le transport des passagers par les autobus scolaires dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador est très sécuritaire sous les lois, la réglementation ainsi que les politiques et procédures directrices en vigueur. Le NLESD sait que, sous son précédent conseil d'administration, soit en 2004-2005, un autobus a été impliqué dans une collision latérale à basse vitesse avec un camion benne et s'est renversé, mais, à notre connaissance, aucun élève à bord n'a subi de blessure grave. Plus récemment, en décembre 2014, un autobus exploité par un entrepreneur sous contrat et ayant encore trois élèves à son bord, a dévié sur l'épaule non stabilisé d'un virage et a fait un tonneau pour s'immobiliser sur son toit.

Le chauffeur et les trois élèves s'en sont sortis avec des égratignures et des meurtrissures mineures. Bien qu'il ne soit pas agi d'une collision, l'autobus a subi des dommages considérables du fait de ce tonneau; les passagers n'ont cependant pas été gravement blessés.

Évidemment, nous n'avons pas connu de collision latérale à haute vitesse impliquant un autobus scolaire transportant des élèves du NLESD. Le NLESD ne peut donc que se fier à l'affirmation de Transports Canada que les autobus scolaires constituent le moyen de transport le plus sécuritaire au Canada (site Web du gouvernement du Canada).

La sécurité des autobus de passagers en général repose sur une foule d'enjeux et d'éléments importants; cependant, les principaux enjeux et éléments que le NLESD juge pertinents pour le Comité et la survivance aux collisions sont les suivants :

1. Respect des normes de maintenance préventive

La maintenance préventive est une composante intégrante de l'exploitation sécuritaire d'un autobus scolaire. La *Highway Traffic Act* de la province de Terre-Neuve-et-Labrador énonce les normes minimales, telles que les exigences en matière d'inspection, les exigences en matière d'inspection relatives aux déplacements quotidiens et les exigences de conservation de divers documents. Il s'agit d'éléments essentiels pour s'assurer qu'un autobus scolaire est en état de rouler de manière sécuritaire sur les routes et de réagir adéquatement si le chauffeur se trouve dans une situation où il doit effectuer des manœuvres d'urgence ou en cas de collision ou d'accident. Il est impératif que les exploitants assurent une prestation intègre de leurs services et respectent, au minimum, les normes prescrites pour la sécurité des élèves. Voici quelques propositions visant à améliorer le respect des normes de maintenance préventive par les exploitants :

- surveillance et application plus strictes des normes;
- sanctions plus strictes en cas d'inobservation des normes, comme mesure de dissuasion.

2. Formation des chauffeurs

Il est impératif que les chauffeurs d'autobus scolaire subissent un contrôle adéquat afin d'être jugés aptes à devenir chauffeur d'autobus, et chauffeur d'autobus scolaire en particulier, et suivent une formation adéquate comprenant une formation de base et des programmes de formation continue. Bien sûr, il revient à l'exploitant de s'assurer qu'il en soit ainsi, mais il n'existe pas de norme minimale sur le plan provincial ou fédéral.

À Terre-Neuve-et-Labrador, les exigences relatives à l'obtention d'un permis (permis de conduire commercial de classe 2) pour conduire de façon légale un autobus de plus de 24 sièges sont les suivantes :

1. détenir un permis de conduire de classe 5 depuis un (1) an (permis de base);
2. produire un formulaire médical;
3. réussir un examen écrit de conduite commerciale et de signalisation;
4. réussir un essai routier.

Il n'existe pas pour le moment d'exigences relatives aux qualifications de formation nécessaires pour obtenir ce permis, et il n'existe pas non plus d'exigences de formation continue afin de conserver ce permis. L'établissement de normes provinciales/fédérales améliorerait la sécurité des passagers des autobus. Selon ce que le NLESD a entendu, la province examine la question.

Quoiqu'il n'existe pas de norme de formation fédérale ou provinciale, le NLEDS a pris l'initiative de déployer un portail pour la formation en ligne obligatoire des chauffeurs, qu'il s'agisse de ceux du NLESD ou de ceux des exploitants sous contrat dans toute la province. On demande aussi aux chauffeurs de suivre les nouveaux modules en ligne à mesure qu'ils sont affichés sur le portail de formation.

3. Normes relatives aux autobus

Corrosion

Terre-Neuve-et-Labrador jouit d'un climat se prêtant aux variations importantes et abruptes de la température au cours des mois d'hiver, ce qui entraîne une accumulation considérable de glace et l'épandage de grandes quantités de sel sur nos routes. Cela entraîne une corrosion des véhicules plus rapide que dans les climats moins volatiles. L'épandage de sel sur les routes est très courant au Canada et le problème n'est donc pas exclusif à Terre-Neuve-et-Labrador.

Cela exige des travaux de maintenance importants sur les autobus et des pratiques de surveillances améliorées. On a cependant cerné une préoccupation importante en

matière de sécurité qu'il faut signaler dans le présent mémoire : le risque de corrosion d'éléments jouant un rôle dans la résistance à l'impact, mais qui restent invisibles dans le cadre d'une inspection visuelle. Les lacunes de cette nature ne peuvent pas être constatées car les éléments structurels se trouvent entre les parois intérieure et extérieure de l'autobus et qu'on ne peut donc pas les inspecter (par exemple, des poutres d'armature rouillées, qui ne respectent donc pas la norme en matière de protection contre les déformations des autobus scolaires).

Normes relatives aux autobus scolaires et normes relatives aux autocars

Le NLESD ne possède pas et n'exploite pas d'autocar. Le NLESD a cependant, au cours de recherches visant à élaborer un protocole pour les sorties éducatives, constaté les différences suivantes entre les normes élaborées pour les autobus scolaires D-250 (la plupart des autobus scolaires utilisés au Canada) et les autocars :

Norme de sécurité	Autobus scolaire D-250	Normes des autocars
Normes de résistance aux collisions	Protection contre la déformation Protection contre les collisions frontales Protection contre les impacts latéraux Protection contre les renversements Compartmentalisation	Les recherches du NLESD n'ont permis d'en recenser aucune.
Fréquence des inspections routières	130 % du parc au complet, tous les ans (norme provinciale)	Échantillon du parc de chaque transporteur, tous les ans (norme provinciale)
Limite d'âge des autobus	Ne doit pas dépasser 12 ans à partir de l'année du modèle (norme provinciale)	Le NLESD n'a trouvé aucune limite d'âge.
Normes de maintien en place des vitres	Verre incassable	Le NLESD n'a trouvé aucune norme.
Sièges	Dossier haut, sièges rembourrés, places rapprochées, amortissement de l'impact par l'effondrement des banquettes (compartmentalisation). Transports Canada n'exige pas pour le moment l'installation de ceintures de sécurité.	Ceintures de sécurité obligatoires dans tous les autocars (norme fédérale en vigueur à partir de sept. 2020).

À la suite de la constatation de ces différences et en se fiant à la position de Transports Canada à l'effet que l'autobus scolaire est le moyen de transport le plus sécuritaire au Canada, le NLESD limite l'utilisation d'autocars dans le cadre de ses sorties éducatives/des déplacements parascolaires à moins qu'ils ne répondent à des critères particuliers. Il pourrait être envisageable de réviser ou d'améliorer les normes s'appliquant aux autocars. On peut trouver le protocole du NLESD relatif à l'utilisation des autocars à l'adresse suivante :

<https://www.nlesd.ca/schools/busing/doc/November2018FieldTripProtocol.pdf>

4. Ceintures de sécurité dans les autobus scolaires

Comme le port de la ceinture de sécurité est obligatoire dans les voitures et véhicules familiaux, il serait logique de penser que rendre obligatoire l'installation des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires peut améliorer la sécurité. Le NLESD n'a cependant aucune position sur cette question et se fie aux décisions de Transports Canada et du Comité à cet égard.

Voici une liste générale de certaines des conséquences de l'obligation d'installer des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires :

- Type de ceinture de sécurité
 - Les recherches nous indiquent que les ceintures abdominales ne sont pas sécuritaires; il faudrait donc installer des ceintures-baudriers à trois points d'attache.
- Observation de la bonne utilisation des ceintures de sécurité
 - Il n'est pas sécuritaire, réaliste ou efficace de placer cette responsabilité sur les épaules du chauffeur d'autobus scolaire.
 - Il n'est pas sécuritaire ou approprié de placer cette responsabilité sur les épaules d'un autre élève.
 - La présence d'un assistant/surveillant dans l'autobus est nécessaire (cette personne pourra aussi aider les élèves plus jeunes à boucler/déboucler leur ceinture de sécurité).
- Capacités des autobus
 - Les capacités des autobus de Terre-Neuve-et-Labrador sont en ce moment les suivantes :
 - 70 élèves (configurations K-6 et K-12);
 - 63 élèves (configurations 7 et 12).
 - Trois ceintures de sécurité par banquette (70 au total par autobus); réduction possible à deux ceintures de sécurité par banquette (48 au total par autobus).
- Mise en œuvre
 - Modernisation ou installation progressive : compte tenu des grandes différences entre les modèles d'autobus scolaire utilisés par les exploitants de la province, ceux-ci auraient besoin de directives particulières des constructeurs d'autobus scolaires pour l'installation des ceintures de sécurité dans chaque marque et modèle d'autobus scolaire. L'installation arbitraire de ceintures de sécurité dans tout le parc pourrait réduire la résistance aux collisions.

Il faut souligner que la résolution de ces questions aurait des conséquences financières pour les districts scolaires, les gouvernements et les exploitants des autobus. Dans certains cas, ces conséquences financières pourraient être importantes.

En conclusion, nous désirons remercier encore une fois le Comité d'avoir donné au NLESD l'occasion d'exprimer des observations sur cette importante question. Le transport sécuritaire de nos élèves, et des élèves de l'ensemble du pays, est extrêmement important. Le NLESD est ouvert à tout changement permettant d'améliorer la sécurité du système de transport des élèves et sera heureux de savoir quelles conclusions seront tirées et quelles mesures seront prises afin d'améliorer la sécurité des passagers des autobus.

Nous serons heureux de poursuivre notre participation, le cas échéant.

Veuillez agréer l'expression de nos sentiments distingués.

Terry Hall

Directeur principal des finances et directeur adjoint de l'éducation (Services généraux)

Newfoundland and Labrador English School District

Téléphone : 709-758-2382

Courriel : terryhall@nlesd.ca