



Mémoire sur la sécurité dans le transport de personnes par autobus

Présenté par la Fédération des transporteurs par autobus au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes dans le cadre d'une étude portant sur *La sécurité des passagers d'autobus*

Préambule

Le transport scolaire fait partie intégrante de notre système d'éducation au Québec et représente un secteur d'activité important pour les membres de la Fédération des transporteurs par autobus (FTA). La sécurité des élèves transportés quotidiennement est au cœur des valeurs de ces entreprises pour qui la qualité des services offerts est prioritaire. Au fil des ans, le système de transport scolaire québécois s'est forgé une réputation plus qu'enviable, et ce, jusqu'en Europe. Certains pays de la Francophonie souhaiteraient bien mettre en place un système de transport scolaire spécifique, efficace et sécuritaire tel qu'on le connaît ici.

Les transporteurs scolaires du Québec sont ouverts à explorer de nouvelles avenues pour renforcer la sécurité des élèves qu'ils transportent quotidiennement. La FTA, qui les représente, a d'ailleurs participé aux travaux du groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires pan canadien piloté par Transports Canada et participe, en continu, au Comité sur la sécurité du transport des élèves chapeauté par le ministère des Transports du Québec.

PORTRAIT DE L'INDUSTRIE

Une Fédération représentative

La Fédération des transporteurs par autobus regroupe 615 entreprises privées de transport par autobus de tout acabit œuvrant dans plusieurs secteurs d'activités comme le transport scolaire, interurbain, urbain, nolisé-touristique, adapté, aéroportuaire, médical et par abonnement. Elle a pour mission de favoriser la mobilité efficace et sécuritaire des personnes et ainsi, contribuer à l'image, la valorisation et la stabilité du transport collectif de personnes.

En transport scolaire, les entreprises membres de la Fédération représentent 96 % du marché du transport des élèves. Au Québec, le transport scolaire représente une industrie :

- Qui regroupe près de 600 entreprises privées¹;
- Avec plus de 10 900 véhicules dédiés au transport scolaire²;
- Qui emploie 21 370 personnes³;
- Qui transporte 520 000 écoliers matin et soir⁴;
- Qui couvre l'ensemble de la province avec plus de 900 000 kilomètres parcourus par jour.

En moyenne, pour combler les besoins en transport des élèves, une commission scolaire de la province de Québec a besoin d'une flotte de 124 véhicules⁵ et contracte avec 10 transporteurs différents.

BILAN EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ EN TRANSPORT SCOLAIRE

Le bilan routier en transport scolaire au Québec est enviable. Il est important de souligner qu'il n'y a eu aucun décès parmi les passagers d'un autobus scolaire âgés de 5 à 17 ans depuis 1986. Les statistiques de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) démontrent que les plus grands dangers se situent à l'extérieur de l'autobus.

En effet, c'est bien souvent la circulation environnante ou encore l'autobus scolaire lui-même qui compromet la sécurité des écoliers. Toujours selon la SAAQ, la majorité des accidents touchant le transport scolaire sont des accidents avec dommages matériels seulement. Les accidents avec dommages corporels impliquent généralement deux véhicules et ils surviennent dans un environnement résidentiel, affaires/commercial ou rural et en intersection (moins de 5 mètres) ou entre intersections (100 mètres et plus)⁶.

Les accidents liés au transport scolaire qui impliquent une victime piétonne surviennent surtout lorsque les élèves traversent la rue. Des accidents surviennent également lorsque les élèves descendent de l'autobus et lorsqu'ils y embarquent, souvent parce que les jeunes restent trop près de l'autobus après en être descendus.

Au cours des cinq dernières années comptabilisées⁶ (2013 à 2017) :

- La moyenne annuelle d'accidents impliquant un autobus scolaire est de 105 (ce qui représente 1% de la flotte totale des autobus scolaires);

¹ Base de données de la Fédération des transporteurs par autobus, mars 2019.

² Idem.

³ Base de données de la Fédération des transporteurs par autobus, août 2016.

⁴ Indicateurs de gestion du MEES, 2015-2016.

⁵ Pour les fins du présent document, l'utilisation du terme autobus comprend également le minibus tel que défini au Code de la sécurité routière et au Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves.

⁶ Bilan routier de la SAAQ 2017.

- La moyenne annuelle d'accidents avec décès impliquant un autobus scolaire est de 3 et ils sont tous non occupants de l'autobus;
- Moyenne annuelle des blessés graves à bord d'un autobus scolaire est de 2;
- Moyenne annuelle des blessés légers à bord d'un autobus scolaire est de 80. Cela représente 0,02% des élèves transportés.

Plusieurs aspects contribuent à la sécurité des élèves transportés en autobus scolaire. Les véhicules sont conçus de manière à bien protéger les enfants, et ce, à tous points de vue. Ils sont dotés de feux jaunes de présignallement, de feux rouges clignotants et de panneaux d'arrêt mécanisés conçus pour assurer la sécurité des enfants qui montent et descendent de l'autobus. Ils sont conduits par des conducteurs qualifiés, et sont équipés d'une série de dispositifs de sécurité structurels conçus pour protéger les écoliers en cas d'accident. Parmi ces caractéristiques uniques de protection des occupants, notons la présence de sièges compartimentés (sièges à dossier haut rembourrés et rapprochés les uns des autres).

L'AJOUT DE CEINTURES DE SÉCURITÉ DANS LES AUTOBUS SCOLAIRES

La Fédération a pour mission de favoriser le transport sécuritaire des personnes. Tout comme Transports Canada, la FTA reconnaît que les ceintures de sécurité à bord des autobus scolaires peuvent représenter une mesure de sécurité supplémentaire lors d'impacts latéraux ou lors d'un renversement de l'autobus si elles sont correctement installées et employées en tout temps. Toutefois, aucune étude récente de Transports Canada n'a été portée à notre connaissance, ni à celle du public, démontrant spécifiquement, selon divers scénarios d'impacts, qu'effectivement elle a pour effet d'amenuiser les risques de blessures lorsqu'il y a des passagers attachés et d'autres non. De plus, aucune modification de la norme DT-250⁷ par Transports Canada n'a été annoncée. Cette norme n'étant qu'intégrée en partie dans notre droit provincial.⁸

Notons également que la responsabilité de la sécurité des autobus scolaires est partagée entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux. Transports Canada est chargé d'établir des règlements – y compris ceux qui ont trait à l'installation des ceintures de sécurité – et d'établir des exigences relatives à l'équipement de sécurité par l'entremise des Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC).

Il incombe aux fabricants d'autobus scolaires de certifier que leurs véhicules sont conçus et construits conformément aux exigences de sécurité fédérales, ce qui peut comprendre la vérification de l'installation facultative des ceintures de sécurité conformément à la norme technique de Transports Canada.

Les provinces et les territoires sont responsables de l'application des règles de sécurité sur les routes et autoroutes du Canada. Ils sont ultimement responsables de l'établissement des exigences et des protocoles en matière de sécurité des autobus scolaires, y compris l'utilisation appropriée des ceintures de sécurité, le cas échéant.

⁷ Normes de l'Association canadienne de normalisation (CSA), nommée *Autobus scolaire*, qui vise notamment à établir les équipements de sécurité obligatoire à bord des autobus scolaires.

⁸ Le 11 juillet 2018, le Ministère a publié un règlement comprenant une exigence technique qui doit être respectée si un exploitant d'autobus scolaire installe des ceintures de sécurité à bord de ses autobus. Cette mesure réglementaire garantira qu'il serait impossible d'installer des ceintures sous-abdominales seules, et elle contient une norme pour l'installation correcte d'une ceinture de sécurité à trois points afin de ne pas compromettre la sécurité offerte par la conception actuelle des autobus (*Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (ceintures de sécurité des autobus et autres modifications): DORS/2018-143-2).

LES PRÉOCCUPATIONS DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT SCOLAIRE

Par ce document, la Fédération énonce les préoccupations des transporteurs scolaires entourant l'ajout de ceintures dans les autobus scolaires. Ces préoccupations sont associées, notamment aux notions de responsabilité, de sécurité des opérations, de main-d'œuvre et de coût. Notons qu'aucune étude de faisabilité n'a également été produite par l'un des paliers gouvernementaux.

La Fédération considère que ces préoccupations sont des plus importantes et doivent être évaluées et prises en compte dans la réflexion entourant la ceinture de sécurité dans le transport scolaire :

PRÉOCCUPATION 1: LA RESPONSABILITÉ		
QUESTIONNEMENTS	PRÉOCCUPATIONS	OBSERVATIONS
1. Qui aura la responsabilité d'attacher, de détacher les ceintures et de les ajuster ? (En considérant le fait que les circuits des élèves du primaire et du secondaire s'effectuent en alternance, et ce, deux fois par jour pour chacun des niveaux).	Plusieurs élèves d'âge préscolaire jusqu'à environ 7 ans qui n'y arriveront pas sans aide. Au Québec, accroissement prochain du nombre d'élèves de niveau prématernelle 4 ans (certains élèves auront donc 3 ans en début d'année scolaire). - Plusieurs sont incapables de s'asseoir seuls. - Incompréhension des règles de sécurité et des notions de discipline.	La réglementation actuelle ne permet pas au chauffeur d'en être le responsable. Le <i>Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves</i>, RLRQ c T-12, r17 prévoit que : 45. Le conducteur d'un autobus d'écoliers ne peut le quitter lorsqu'il y a des élèves à bord sauf en cas d'urgence ou pour assister un élève handicapé qui nécessite son aide pour en monter ou en descendre. Dans de tels cas, le conducteur doit arrêter le moteur, enlever la clé de contact et appliquer le frein de secours sauf si l'autobus d'écoliers possède un dispositif de verrouillage de sécurité empêchant une autre personne que le conducteur de le mettre en mouvement. Même s'il en était autrement, le poste de conduite et la sortie avant se trouve non protégés et à la portée des élèves si le conducteur doit se lever pour attacher les ceintures des élèves assis à l'arrière de l'autobus.

2. Qui aura la responsabilité de s'assurer que les élèves demeurent attachés durant tout le trajet ?	Le conducteur d'autobus scolaire a déjà la responsabilité de conduire sécuritairement un véhicule lourd bondé d'élèves mineurs auprès desquels il doit assurer la discipline et le transport dans le cadre d'un horaire stricte. Au Québec, accroissement prochain du nombre d'élèves de niveau prématernelle 4 ans (certains élèves auront donc 3 ans en début d'année) qui comprennent moins bien les règles de sécurité et les notions de discipline. Gestion des élèves matures « délinquants ». Gestion de la ceinture versus le nombre important d'élèves transportés, la taille importante des véhicules et la hauteur des banquettes qui bloque la visibilité.	Bien que l'ajout d'accompagnateur soit une possibilité, le <i>Code de la sécurité routière</i>, RLRQ c C-24.2 prévoit que : 455. Le conducteur d'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers doit s'assurer que toutes les personnes sont assises avant de mettre son véhicule en mouvement et qu'elles le demeurent pendant le trajet. Contrairement à l'avion, dans l'autobus scolaire, un accompagnateur ne peut se lever durant le trajet pour aller attacher les ceintures ou pour s'assurer qu'elles le sont. Un accompagnateur pour 70 élèves serait-il efficient ? Exemples de ratio en milieu scolaire : • Éducateur en service de garde: 1 pour 20 • Professeur préscolaire (élèves 4-5 ans): 1 pour 17 • Professeur primaire: 1 pour 18 Que devra faire le conducteur si un ou des enfants refusent de s'attacher ?
3. Qui sera responsable en cas d'interception par les agents de la paix et les contrôleurs routiers si des élèves ne sont pas attachés ou ne le sont pas correctement ?	Pression induite sur les épaules du conducteur d'autobus scolaire.	À ce jour, le <i>Code de la sécurité routière</i>, RLRQ c C-24.2 indique que : 401. Nul ne peut conduire un véhicule routier dans lequel a pris place un passager de moins de 16 ans qui ne satisfait pas aux obligations que lui impose la présente section.

Le premier alinéa ne s'applique pas au conducteur d'un taxi, d'un autobus ou d'un minibus dans l'exercice de ses fonctions. Néanmoins, le passager adulte qui accompagne dans un taxi un passager de moins de 16 ans doit s'assurer que le transport de ce dernier s'effectue dans les conditions prévues dans la présente section.

Nous suggérons qu'il en demeure ainsi, soit que la responsabilité du conducteur d'autobus ne puisse être engagée advenant le non-port de la ceinture de sécurité ou son port inadéquat.

Toutefois, le *Code de la sécurité routière*, RLRQ c C-24.2 émet également que :

396. Toute personne, sauf un enfant visé à l'article 397, doit porter correctement la ceinture de sécurité dont est équipé le siège qu'elle occupe dans un véhicule routier en mouvement. [...]

Une contravention à cet article affecte automatiquement le dossier du propriétaire et exploitant du véhicule lourd (PEVL)⁹ et le dossier du conducteur de véhicule lourd (CVL) à raison de 3 points.

Qu'en sera-t-il advenant l'ajout de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires ?

⁹ Nommé CVOR en Ontario.

4. Est-il sécuritaire de demander aux parents, surveillants ou autres adultes de monter à bord des autobus scolaires afin de s'assurer du port adéquat des ceintures ?	Mouvements et distractions dans l'autobus provenant de tiers non-contrôlés, vérifiés par la commission scolaire.	Rappelons la <i>Loi sur l'instruction publique</i>, RLRQ c I-13.3 qui indique que : 261.0.1. Avant l'embauche de personnes appelées à œuvrer auprès de ses élèves mineurs ou à être régulièrement en contact avec eux, la commission scolaire doit s'assurer qu'elles n'ont pas d'antécédents judiciaires en lien avec les fonctions susceptibles de leur être confiées au sein de cette commission scolaire. À cette fin, ces personnes doivent transmettre à la commission scolaire une déclaration qui porte sur leurs antécédents judiciaires. La commission scolaire doit vérifier ou faire vérifier cette déclaration. 261.0.2. À la demande de la commission scolaire, les personnes qui œuvrent auprès de ses élèves mineurs et celles régulièrement en contact avec eux doivent lui transmettre une déclaration qui porte sur leurs antécédents judiciaires afin que la commission scolaire s'assure qu'elles n'ont pas d'antécédents judiciaires en lien avec leurs fonctions au sein de cette commission scolaire. Qu'en serait-il de tous ces tiers qui interviendraient auprès d'élèves mineurs ?
5. Quels sont les risques découlant du contact physique entre le conducteur ou tout autre adulte et l'élève qui nécessite assistance pour s'attacher, se détacher ou s'ajuster ?	Augmenter les contacts physiques, accentuer les risques d'attouchements, de potentiels litiges, de malaises ou autres problématiques.	Selon le sondage de la Fédération, 44% des conductrices d'autobus scolaires sont des femmes et 56% des conducteurs sont des hommes. L'âge moyen, dans les 2 cas, est de 55 ans.

PRÉOCCUPATION 2: LA SÉCURITÉ

QUESTIONNEMENTS	PRÉOCCUPATIONS	OBSERVATIONS
1. Qu'en est-il de la sécurité entourant le temps d'attente accentué lors des embarquements / débarquements d'élèves ?	La sécurité autour des autobus lors des arrêts plus longs et plus fréquents, notamment en région, sur les routes numérotées où les véhicules circulent à des vitesses pouvant atteindre 90 km/heure (notamment d'autres véhicules lourds). La sécurité autour des autobus lors des arrêts plus longs et plus fréquents, notamment en ville, alors que tous les élèves doivent être assis avant que l'autobus ne soit autorisé à avancer. Avec le panneau d'arrêt déployé, le temps d'attente des automobilistes est augmenté, impliquant un risque accru de confusion et de comportements impatientes.	Ces préoccupations sont déjà des problématiques que les conducteurs et les transporteurs scolaires vivent au quotidien. Qu'en sera-t-il suivant l'ajout de ceintures ?
2. Qu'advient-il de la sécurité physique des élèves et de l'efficacité de la compartimentation, lorsque des élèves font défaut de s'attacher ou ne s'attachent pas correctement?	Lors d'un impact frontal ou provenant de l'arrière de l'autobus, un élève qui n'est pas attaché ou qui n'est pas attaché correctement pourrait voir son risque de blessure nettement augmenté.	La Fédération a reçu des renseignements de professionnels de la santé de la SAAQ à l'effet que le bénéfice de la compartimentation disparaît lorsque des élèves sont attachés sur la banquette. Lors d'un impact frontal ou provenant de l'arrière de l'autobus, l'élève derrière qui n'aurait pas attaché sa ceinture aurait l'effet de foncer dans un mur, car la souplesse de la banquette, développée pour absorber le choc, n'aurait plus cette propriété. Ces mêmes professionnels de la santé ont confirmé que le même principe s'applique pour l'élève qui n'aurait pas attaché correctement sa ceinture (par exemple en 2 points au lieu de 3). Il semble que les risques de blessures physiques (abdomen et cou) sont accrus.

D'ailleurs, à cet effet, Transports Canada émet que :

«Les qualités sur le plan de la sécurité afférentes à la ceinture sont connues de tous. Transports Canada exige d'ailleurs son port dans une variété de véhicules, dont les automobiles. Lorsqu'elles sont utilisées et installées convenablement, les ceintures de sécurité dans les autobus scolaires représentent un échelon supplémentaire de sécurité qui vient renforcer le compartimentage, une mesure de protection tout de même hautement efficace. Le compartimentage permet aux enfants d'être protégés par des sièges à dossier surélevé, fabriqués d'un matériau absorbant l'énergie qui amortit l'impact en cas de collision. Ces sièges sont munis d'ancrages solides et sont suffisamment rapprochés les uns des autres pour créer des compartiments.

Toutefois, si les ceintures de sécurité ne sont pas utilisées ou installées correctement, elles peuvent compromettre la sécurité des enfants. Il est bien plus difficile de s'assurer que tous les enfants sont bien attachés dans un autobus transportant 70 élèves que dans une voiture à cinq passagers ou une fourgonnette comptant 7 passagers.

Voilà notamment pourquoi nous permettons aux administrations provinciales et territoriales et aux exploitants d'autobus scolaires de décider s'ils veulent installer des ceintures de sécurité. En fin de compte, ce sont eux qui sont responsables des activités de transport scolaire.»

Source : <https://tc.gc.ca/fr/services/routier/securite-des-autobus-scolaires/ceintures-securite-autobus-scolaires.html>

3. Quels sont les risques associés aux difficultés de se détacher lors d'une évacuation d'urgence (par exemple lors de feux dans l'autobus ou de renversement)?	Il est impensable que le conducteur soit responsable de détacher les ceintures de près de 70 élèves lors d'une évacuation d'urgence, notamment lors d'un incendie. Si l'accident provoque des tonneaux et que l'autobus se retrouve à l'envers sur le capot, de quelle façon se fera l'évacuation des élèves attachés la tête en bas ?	
4. Les ceintures défectueuses seront-elles considérées comme des défauts mineurs ou majeurs?	S'il est décidé qu'elles sont des défauts majeurs, un bari en cours de route/trajet, implique que le véhicule demeure immobilisé jusqu'au remplacement de la ceinture défectueuse. À défaut, si l'inventaire du transporteur le permet, il peut faire venir un véhicule de remplacement et y déplacer les élèves pour la poursuite du circuit scolaire.	À cet effet, le <i>Code de la sécurité routière</i>, RLRQ c C-24.2 indique que : 519.17. Tout propriétaire doit corriger une défectuosité qui lui est signalée. Lorsqu'elle est mineure, il doit effectuer ou faire effectuer les réparations nécessaires dans un délai de 48 heures afin de maintenir le droit de circuler de ce véhicule. Un propriétaire ou un exploitant ne peut laisser circuler un véhicule lourd qui présente une défectuosité majeure ou un véhicule lourd qui présente une défectuosité mineure après un délai de 48 heures. [...] Dans le contexte du transport scolaire, il est important de noter qu'une ceinture défectueuse sur route aurait des répercussions en termes de sécurité, mais également en termes de logistique du transport et des horaires scolaires. D'ailleurs, à ce jour, une infraction à cette disposition affecte automatiquement le dossier du propriétaire et exploitant du véhicule lourd (PEVL) et le dossier du conducteur de véhicule lourd (CVL) à raison de 3 points en plus d'entraîner une mise hors service du véhicule sans délai. Qu'en sera-t-il advenant l'ajout de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires ?

5. Qui sera responsable de certifier les travaux liés au «retrofit» ?	La solidité du plancher et de l'habitacle, à long terme, suivant le «retrofit». La disponibilité des banquettes et des ceintures. La disponibilité des fabricants qui auront pour tâche de réaliser le «retrofit».	Selon les informations de la Fédération, les fabricants d'autobus scolaires ne seraient pas enclins à certifier les travaux de «rétrofit» suivant les incertitudes quant aux effets à long terme des modifications engendrées par l'ajout de ceintures.
---	---	--

PRÉOCCUPATION 3: LES OPÉRATIONS DE TRANSPORT

QUESTIONNEMENTS	PRÉOCCUPATIONS	OBSERVATIONS
1. 70 élèves qui doivent attacher leur ceinture à l'embarquement et la détacher au débarquement implique indubitablement un allongement des trajets vers l'école ou la maison. Quels en seront les impacts ?	- Ajout de doubles circuits, deux fois par jour, car les horaires du primaire et du secondaire ne sont pas toujours coordonnés. - Double trajet implique également une augmentation du temps d'attente des autobus et des conducteurs. - Allongement des trajets, implique des départs tardifs pour le deuxième circuit et donc une importante augmentation du nombre de véhicules lourds dans le trafic aux heures de pointe. - Des départs tardifs impliquent nécessairement des arrivées tardives des enfants à leur domicile en fin de journée. - Ajout de pression induite sur les conducteurs en lien avec le respect des horaires prévus et planifiés par les commissions scolaires.	

2. Comment les transporteurs devront-ils gérer la présence d'un accompagnateur à bord des autobus ?	- Dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre important, les transporteurs éprouvent déjà des difficultés de recrutement et de rétention. Majoritairement, les transporteurs doivent offrir la formation en entreprise. - Gestion de la présence de l'accompagnateur dans le véhicule à la fin du trajet alors que tous les élèves sont débarqués. - Plusieurs autobus sont déjà à pleine capacité.	La Fédération se questionne sur l'autorité de qui relèvera l'embauche et la formation des accompagnateurs ou des moniteurs, mais également les obligations entourant la vérification des antécédents judiciaires.
3. Qu'en sera-t-il de l'arrimage des sacs à dos et des autres effets personnels ?	Le simple fait de s'attacher sera une épreuve pour des centaines d'élèves qui devront également gérer leur sac à dos, leur boîte à lunch et autres effets personnels. Plusieurs élèves s'assoient avec leur sac à dos sur le dos.	Le <i>Code de la sécurité routière</i>, RLRQ c C-24.2 émet que : 519.8. Tout conducteur d'un autobus ou d'un minibus doit distribuer et arrimer le fret, la messagerie et les bagages, sauf les bagages à main, de façon à garantir : 1° sa liberté de mouvement et son efficacité au volant; 2° l'accès libre de tout passager à toutes les sorties; 3° la protection des passagers contre toute blessure causée par la chute ou le déplacement d'articles transportés dans l'autobus ou le minibus. À cette obligation s'ajoute celles du <i>Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves</i>, RLRQ c T-12, r 17 : 47. Outre l'article 46, le conducteur d'un autobus d'écoliers doit s'assurer, lors d'un transport, que les élèves soient assis de façon sécuritaire et que rien n'obstrue l'allée centrale.

		48. Le conducteur d'un autobus d'écoliers doit s'assurer qu'aucun objet n'obstrue ou ne restreigne l'accès à la porte de secours. Au surplus, le transport des élèves au Québec s'effectue près de 6 mois l'an en contexte hivernal. Les planchers des autobus sont mouillés, parfois vaseux. Quelles seront les enlignements entourant l'arrimage des sacs, lesquels ne peuvent nécessairement pas être déposés au sol sous les banquettes?
4. En plus du contexte hivernal relié à la question de l'arrimage des charges, comment disposer de la question des habits de neige ?	Trois ceintures par banquette en période estivale est envisageable. Trois ceintures par banquette en hiver semblent improbables. La capacité de l'élève à attacher seul sa ceinture de sécurité peut s'amoinrir alors qu'il porte un habit de neige.	
5. Qu'en sera-t-il de l'obligation en lien avec les bancs d'appoint pour les enfants de moins de 145 cm ou âgés de moins de 9 ans ? (18 avril 2019)	Le nombre de bancs d'appoint requis suivant l'accroissement des prématernelles 4 ans. Que fait-on avec le banc d'appoint lors du deuxième trajet (par exemple, le transport des élèves du secondaire après ceux du primaire)?	À ce jour, la <i>Société de l'assurance automobile du Québec</i> (SAAQ) recommande d'installer les enfants pesant moins de 18 kg (40 lb) ou âgés de moins de 41\2 ans dans leur siège d'enfant, fixé aux ancrages de l'autobus scolaire. Pour qu'un enfant bénéficie de la protection optimale d'un autobus, il faut qu'il puisse s'asseoir convenablement sur la banquette, c'est-à-dire que son dos doit être bien droit et appuyé contre le dossier, et que ses genoux doivent être pliés au bout du banc.

		Transports Canada abonde d'ailleurs dans le même sens : «Selon des travaux de recherche effectués au Canada et aux États-Unis, des dispositifs de retenue installés de façon appropriée accroîtraient le degré de protection des petits enfants. Les recherches ont conclu que les enfants qui pèsent moins de 18 kg (soit des enfants âgés au maximum de quatre ans et demi) voyageant en autobus scolaire seraient mieux protégés s'ils étaient restraints convenablement dans un dispositif de retenue pour enfants approprié. En se fondant sur cette étude, Transports Canada recommande qu'un dispositif de retenue approprié soit utilisé pour les enfants de moins de quatre ans et demi et pesant moins de 18 kg se trouvant à bord d'un autobus scolaire. Le dispositif doit être attaché correctement, de préférence en utilisant un nouveau dispositif d'ancrages inférieurs combiné avec une courroie d'ancrage convenablement installée.»
6. Est-ce que la ronde de sécurité des autobus scolaires sera modifiée ?	Il s'agirait d'une tâche supplémentaire relevant du conducteur d'autobus scolaire qui devrait s'assurer du bon fonctionnement de toutes les ceintures avant chaque départ en début de journée.	Le Code de la sécurité routière, RLRQ c C-24.2 exige que : 519.2. Tout conducteur doit, selon les normes établies par règlement, effectuer une ronde de sécurité du véhicule lourd qu'il conduit et noter ses observations à l'égard de son état mécanique au rapport de ronde de ce véhicule.

		Cette ronde de sécurité peut, toutefois, être effectuée par une autre personne que l'exploitant désigne. La personne ainsi désignée est tenue aux obligations prévues au premier alinéa et doit remplir et signer le rapport prévu à l'article 519.3 et inscrire et signaler, conformément à l'article 519.5, toute défectuosité. 519.2.1. Nul ne peut conduire un véhicule lourd si la ronde de sécurité du véhicule n'a pas été effectuée dans le délai prescrit par règlement. D'ailleurs, à ce jour, une infraction à ces dispositions affecte automatiquement le dossier du propriétaire et exploitant du véhicule lourd (PEVL) et le dossier du conducteur de véhicule lourd (CVL) à raison de 3 points chacun. Qu'en sera-t-il advenant l'ajout de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires ?
--	--	---

PRÉOCCUPATION 4: LA MAIN-D'OEUVRE

QUESTIONNEMENTS	PRÉOCCUPATIONS	OBSERVATIONS
1. Toute nouvelle mesure entourant l'obligation d'installer au Québec des ceintures de sécurité à bord des autobus scolaires, aura-t-elle des impacts sur la disponibilité de la main-d'œuvre ou de sa rétention ?	Responsabilités additionnelles qui pourraient incomber aux conducteurs qui doivent déjà et avec une grande vigilance : - Conduire un véhicule lourd conformément aux lois et règlements. - Transporter sécuritairement des enfants. - Se voir dévolue une forme d'autorité parentale. - Gérer la discipline à bord de l'autobus.	Comme plusieurs autres domaines, celui du transport par autobus au Québec se trouve actuellement en situation précaire de pénurie de main-d'œuvre. Autant les conducteurs que les mécaniciens qualifiés se font rares et les entreprises de transport doivent user de grande créativité autant pour attirer des candidats que pour maintenir leurs employés au travail.

	Un ajout de responsabilité pourrait entraîner le découragement de certains, la réorientation de carrière pour d'autres ou le désintéressement de ce métier.	Une grande majorité des conducteurs et des conductrices d'autobus scolaires sont des personnes retraitées ou en âge de la retraite. La Fédération soulève sa crainte de perdre la faible main-d'œuvre actuellement disponible. Plusieurs transporteurs ont d'ailleurs reçu des témoignages de conducteurs énonçant une démission advenant l'avènement d'une responsabilité additionnelle reliée à l'ajout de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires.
2. Est-ce que la formation des conducteurs d'autobus scolaire et les critères d'obtention du certificat de compétence seront changés ?		Au Québec, le <i>Règlement sur la formation des conducteurs d'autobus et de minibus affectés au transport des écoliers et de véhicules</i>, RLRQ c T-12, r 8 prévoit que : 2. Pour obtenir un certificat de compétence pour la conduite d'autobus et de minibus affectés au transport des écoliers, une personne doit avoir suivi avec succès un cours de formation d'une durée de 15 heures et en avoir acquitté les frais. [...]

PRÉOCCUPATION 5: LES COÛTS

QUESTIONNEMENTS	PRÉOCCUPATIONS	OBSERVATIONS
1. Quels seront les coûts engendrés par l'ajout de ceintures de sécurité ? 2. Qui sera responsable des coûts additionnels reliés aux véhicules neufs plus dispendieux ou aux frais d'installation (frais reliés au «retrofit»).	Que les transporteurs se retrouvent à assumer le coût de la facture. Que les sommes allouées au transport scolaire ne soient pas revues conformément aux besoins réels et aux dépenses engendrées par les transporteurs scolaires.	Les autobus scolaires neufs munis de ceintures coûtent plus cher (entre 8 000 \$ et 18 000 \$ de plus par véhicule selon Transports Canada). Selon Transports Canada, le «retrofit» sur les autobus scolaires coûterait entre 15 000 \$ et 36 000 \$ par véhicule.

3. Qui sera responsable des frais de remplacement des ceintures en cas de bris ou de vandalisme ? 4. Est-ce que les budgets du MEES seront ajustés en conséquence ? (Allocations allouées aux commissions scolaires pour conclure des contrats de transport scolaire)		L'allongement du temps des circuits, l'ajout de double trajet, l'ajout du temps d'attente et la durée augmentée reliée à la réalisation de la ronde de sécurité journalière implique nécessairement une augmentation des heures de travail des conducteurs. L'augmentation des heures provoque une augmentation des salaires versés. Également, dans les milieux à forte densité de clientèle, la durée de chaque parcours risque de devenir trop longue pour respecter les horaires des écoles et les conventions des enseignants. Conséquemment, la solution des commissions scolaires sera peut-être d'ajouter des véhicules sous contrat pour réussir à transporter ces mêmes élèves dans les temps requis. Le gouvernement par le biais du MEES devra nécessairement prévoir le financement supplémentaire pour couvrir les coûts additionnels engendrés.
5. Est-ce que l'ajout de ceintures de sécurité à bord des autobus scolaires aura un impact sur les indicateurs de performance établis par le MEES suivant les recommandations du Vérificateur général du Québec en 2011 ?	Une bonne proportion des autobus scolaires sont déjà utilisés à pleine capacité (3 élèves par banquette au primaire). Déjà, certains circuits opérés par des autobus sont coupés par les commissions scolaires et transformés en circuits opérés par des véhicules affectés au transport des élèves (berlines).	Des indicateurs de performance ont été mis en place, suivant la publication du rapport du Vérificateur général (« VG »), chapitre 4 sur le transport scolaire, en septembre 2011. Dans son rapport à la page 4-5 le VG explique les rôles et responsabilités du ministère comme suit : 4.6 « Le MELS élabore les règles budgétaires ayant trait au transport scolaire. De plus, il calcule et approuve annuellement les allocations et les verse aux CS. Enfin, il publie annuellement des indicateurs de gestion pour le transport scolaire. »

Le VG explique ensuite l'encadrement fait par le ministère (p. 4-10):

4.25 Le MELS doit accomplir les actions suivantes:

« Détenir l'information de gestion qui lui permet d'analyser les frais relatifs au transport scolaire des CS, de la diffuser et de soutenir celles-ci dans la gestion des frais. »

[...] (p. 4-13)

4.46 «Le MELS compile des données financières à partir de l'information produite par les CS. Ces données lui permettent de produire de l'information de gestion ayant trait au transport scolaire, laquelle est rendue publique annuellement dans le document Indicateurs de gestion-Transport scolaire.»

Le VG déplore ensuite l'absence de certaines données (p. 4-14):

4.50 « De plus, certaines données sont absentes, dont celles qui suivent :

- Le coût par kilomètre par type de véhicules: cet indicateur mettrait en évidence les fonds consacrés pour chaque kilomètre parcouru, et ce, pour les divers types de véhicules.

- Le nombre d'élèves transportés par type de véhicules: cette information permettrait d'évaluer l'utilisation optimale de la capacité des véhicules.»

Les indicateurs de performance ayant notamment été mis en place pour s'assurer de l'utilisation optimale de la capacité des véhicules.

Qu'en sera-t-il advenant l'ajout de ceintures ?

PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES EN TERMES DE SÉCURITÉ

➤ DISTRACTIONS EN LIEN AVEC LES NOUVELLES TECHNOLOGIES

Bien que les technologies puissent être d'une aide considérable pour le conducteur, certaines d'entre elles deviennent des sources de distraction importantes.

Certaines technologies disponibles dans les véhicules sont destinées à accroître la sécurité, comme les systèmes anticollisions ou les avertisseurs de sortie de voie ou autres dangers potentiels sur la route.

Toutefois, ces mêmes véhicules disposent bien souvent d'équipements qui causent la distraction du conducteur, comme les dispositifs de communication sans fil (téléphones intelligents).¹⁰

Au Québec, il est interdit à tout conducteur d'un véhicule routier de faire usage d'un téléphone cellulaire ou de tout autre appareil portatif conçu pour transmettre ou recevoir des informations ou pour être utilisé à des fins de divertissement, ou de faire usage d'un écran d'affichage. Le conducteur qui consulte l'information affichée sur un écran d'affichage, y compris celui d'un appareil électronique portatif, ou actionne une commande de l'écran doit respecter un ensemble de conditions.

Selon une enquête menée par la Société de l'assurance automobile du Québec, en 2015, la source la plus fréquente de distraction chez les conducteurs était le cellulaire au volant (téléphone et texto) (17%). L'enquête a également révélé que près d'un conducteur sur dix est distrait de sa conduite lors d'un déplacement (en 2015, 9,66 %).¹¹

Il va sans dire que d'utiliser un appareil électronique quand on conduit augmente considérablement le risque d'accident et préoccupe grandement les transporteurs par autobus et les conducteurs.

➤ LACUNES EN TERMES D'ÉDUCATION DES USAGERS DE LA ROUTE ET DE SURVEILLANCE ET DE CONTRÔLE

Tel qu'il appert du Bilan 2016 des taxis, des autobus, des camions lourds et des tracteurs routiers, émanant de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), on dénote uniquement 2 infractions pour omission de se conformer au signal d'arrêt d'un autobus scolaire, pour l'année 2016.

La réalité en est tout autre. Les conducteurs d'autobus scolaires sont témoins, sur une base quotidienne, du non-respect des feux clignotants des autobus scolaires par les usagers de la route.¹²

¹⁰ <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/distractions/saviez-vous/>

¹¹ Résultats de 2007 à 2015 de l'enquête sur la distraction au volant et le port de la ceinture de sécurité, Service de la recherche en sécurité routière, Direction de la recherche et du développement en sécurité routière, SAAQ, 2016.

¹² Tableau 3.4 : Nombre d'infractions entraînant l'inscription de points d'inaptitude, selon le type et l'année d'infraction, commises par les titulaires d'un permis de conduire de la classe 2 ou 4B, de 2012 à 2016.

Au surplus, le 23 février 2018, le gouvernement du Québec, a mis en place un projet pilote en partenariat avec l'entreprise Bus Patrouille inc. (« Buspatrouille »).¹³ Ce projet visait à documenter le nombre de dépassements et de croisements illégaux d'autobus scolaires par des véhicules routiers lorsque les feux rouges intermittents sont en marche ou que leur signal d'arrêt est déployé et à analyser la pertinence d'installer des caméras sur les autobus scolaires.¹⁴

Un comité de suivi a été formé par le ministère des Transports suite à ce projet pilote afin d'analyser les résultats et d'échanger sur les enjeux en regard à l'utilisation d'un système vidéo automatisé sur les autobus scolaires pour contrôler la circulation des véhicules routiers près des autobus scolaires lorsque les feux intermittents ou le panneau d'arrêt est déployé.

La Fédération des transporteurs par autobus a participé aux travaux de ce comité. Le Rapport final de Buspatrouille a dénoté 1771 infractions potentielles identifiées sur 13 autobus scolaires en seulement 35,6 jours de captation. Ce qui est bien loin des 2 infractions comptabilisées par la SAAQ en 2016.

Le Comité a ainsi retenu que la raison principale des dépassements et croisements illégaux d'autobus scolaires réside entre la **distraction** et la **confusion** entourant les règles applicables, par exemple en présence d'un terre-plein, face à une intersection ou en présence de voies adjacentes doubles à sens contraire sans terre-plein.

Ainsi, la Fédération est d'avis que des mesures devraient être privilégiées, si l'on souhaite favoriser une meilleure sécurité des élèves utilisant le transport scolaire et limiter le nombre de dépassements et de croisements illégaux des autobus scolaires, soient :

- Maintenir et favoriser des campagnes de prévention destinées aux conducteurs de véhicules routiers;¹⁵
- Mettre l'emphasis sur d'autres moyens d'éduquer les conducteurs de véhicules routiers quant aux règles applicables en fonction des différents aménagements du chemin public, mais également quant à la conduite à adopter autour des véhicules lourds;
- Augmenter la surveillance policière aux abords des autobus afin de punir les usagers de la route en défaut;
- Clarifier les règles et les lois applicables.

À ce jour, la Fédération n'est informée d'aucun plan d'action provincial visant la mise en œuvre de ces mesures.

¹³ Le concept présenté par Buspatrouille consiste principalement en l'installation de caméras sur les parois extérieures des autobus scolaires afin de filmer systématiquement les conducteurs de véhicules routiers qui contreviennent aux règles de circulation routière en lien avec ces autobus. L'analyse des images captées se fait d'abord au département des technologies de l'information de Buspatrouille, par des employés de l'entreprise. En collaboration avec les autorités policières, des constats d'infraction sont ensuite transmis aux contrevenants sur la base des preuves captées sur les bandes vidéo. Ce concept peut toutefois être adapté en fonction du mode de gouvernance retenu par les autorités publiques.

¹⁴ Via un comité d'analyse mis en place par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET).

¹⁵ La Fédération des transporteurs par autobus, organise annuellement une campagne de sécurité en transport scolaire spécialement destinée aux usagers de la route.

➤ LA FATIGUE ET LES HEURES DE CONDUITE

Finalement, la fatigue est l'une des principales causes de décès sur les routes du Québec. Chaque année, elle est en cause, plus d'une fois sur cinq, dans l'ensemble des accidents provoquant des blessures ou la mort.

Selon les données recueillies par la SAAQ, chaque année, en moyenne, 78 personnes décèdent et 8 532 personnes sont blessées dans un accident lié à la fatigue au volant. De 2013 à 2017, la fatigue a été en cause dans 21% des accidents mortels et dans 23% de l'ensemble des accidents ayant causé blessures ou décès.¹⁶

D'ailleurs, dans le rapport des autorités du ministère des Autoroutes de la Saskatchewan sur la tragédie d'Humboldt d'avril 2018, il a été dénoncé que le conducteur du semi-remorque n'aurait pas dû se retrouver derrière le volant, car ce dernier était en violation de la réglementation sur les heures de conduite et de repos. Au moment de l'accident, il cumulait plus de 14 heures de service. À cet effet, le rapport du coroner rendu public en février dernier, recommande à Transports Canada de resserrer les règles concernant la formation et la tenue des fiches journalières des conducteurs de véhicules lourds.¹⁷

QUESTIONS ADDITIONNELLES PROVENANT D'UN DÉPUTÉ

- 1. Croyez-vous que les consommateurs exigeront les ceintures de sécurité dans vos autobus au lendemain d'une législation ou seront-ils confortables à attendre des années que le renouvellement de la flotte se fasse ?**

Nous ne pouvons répondre pour les usagers, mais nous sommes d'avis que de laisser véhiculer que les autobus scolaires sont plus sécuritaires s'ils sont munis de ceintures de sécurité (simplement par la présence de ceintures dans les véhicules neufs) aura vraisemblablement des répercussions sur l'opinion publique.

L'un des risques potentiels est que les parents des élèves transportés dans les véhicules non munis de ceintures fassent pression sur leur commission scolaire, mais également par le biais des médias. Les commissions scolaires, pour répondre aux demandes et pour éviter de se faire « pointer » sur la place publique, imposeront aux transporteurs scolaires, aux termes des contrats de transport, d'opérer le service de transport au moyen d'autobus scolaires munis de ceintures. Ces derniers n'auront d'autres choix que d'acheter des véhicules neufs afin de conserver leurs contrats.

- 2. Quels sont les coûts d'une mise à niveau des autobus scolaires et autocars pour y inclure les ceintures de sécurité ? La chose est-elle toujours possible ?**

Nous vous référons à la page 17 du présent document.

Nous ajoutons également que, selon nos informations, les fabricants d'autobus scolaires ne seraient pas enclins à certifier les travaux de « rétrofit » suivant les incertitudes quant aux effets à long terme des modifications engendrées par l'ajout de ceintures.¹⁸

¹⁶ <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/fatigue/mort-de-fatigue/>

¹⁷ Communiqué de presse émis par le gouvernement de la Saskatchewan, *Saskatchewan Coroners Service Completes Investigation Into Humboldt Collision*

¹⁸ Informations de fabricants d'autobus scolaires soumises dans le cadre du groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires pan canadien piloté par Transports Canada.

3. Quel est l'horizon du renouvellement de vos flottes ?

Au Québec, le transport scolaire est notamment régi par le *Règlement sur le transport des élèves*, RLRQ c I-13.3, r 12, lequel prévoit que ne peut être utilisé, pour l'exécution du contrat de transport scolaire, des autobus ou minibus de plus de 12 ans, selon l'année du véhicule.¹⁹

Selon les données recueillies par Transports Canada dans le cadre du groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires, l'âge moyen de la flotte au Québec est de :

0 à 5 ans	5 497 (52 %)
6 à 10 ans	3 900 (37 %)
+ 10 ans	1 253 (12 %)

Par conséquent, plus de 50% de la flotte d'autobus scolaires au Québec a, à ce jour, une durée de vie de plus de 7 ans.

4. Avez-vous des problèmes à circuler aux USA avec des autocars qui ne sont pas munis de ceintures de sécurité ?

Aucun de nos transporteurs ne nous a rapporté une problématique en ce sens.

5. Vous apparaît-il sécuritaire de laisser circuler à grande vitesse sur nos autoroutes des autobus scolaires ?

Au Québec, en vertu de la *Loi sur l'instruction publique*, RLRQ c I-13.3 :

291. Une commission scolaire peut, avec l'autorisation du ministre, organiser le transport de tout ou partie de ses élèves.

Elle peut effectuer elle-même ce transport, avec l'autorisation du ministre, ou contracter à cette fin avec un transporteur.

L'organisation du transport des élèves, laquelle inclus l'établissement des parcours scolaires relève donc de la commission scolaire.

Mais il y a plus. La province de Québec étant ce qu'elle est, des écoles se situent en milieux urbains et d'autres en milieux ruraux. Inévitablement, plusieurs parcours scolaires doivent emprunter les autoroutes ou les routes provinciales numérotées afin de desservir tous les élèves qui doivent fréquenter les écoles. Peut-on faire autrement ?

¹⁹ Article 31.