



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

---

TRAN • NUMÉRO 135 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 2 avril 2019**

—  
**Présidente**

**L'honorable Judy A. Sgro**



## Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 2 avril 2019

• (1100)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** Je déclare ouverte la séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement...

**M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.):** Madame la présidente, si vous me permettez d'intervenir un instant, j'aimerais présenter une motion au Comité:

Que, étant donné qu'il ne se rend pas au Canada atlantique et au Québec, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités tienne au moins quatre réunions afin de poursuivre son étude sur la stratégie sur les transports et le commerce, au cours desquelles il entendra des témoins du Canada atlantique et du Québec, et que la présidente soit habilitée à coordonner la comparution des témoins et l'établissement du calendrier.

**La présidente:** C'est la motion que vous avez déposée à notre dernière réunion, avant la pause. Madame la greffière, c'est exactement la même motion qu'il avait déposée, alors elle est recevable.

Y a-t-il des questions ou des commentaires?

Monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Merci, madame la présidente.

Je n'ai d'objection ni sur le fond de la motion ni sur les pouvoirs qui vous sont conférés quant à l'agencement de notre programme d'ici la fin de la session, qui s'en vient rapidement. Par contre, dans le contexte de tous ces projets d'étude qui s'ajouteront — celui-là n'est pas tout à fait nouveau, puisque l'étude est déjà entamée —, j'aimerais que nous ayons le souci de conserver l'ordre chronologique des différentes études qui ont été proposées et acceptées par ce comité, à moins que l'une de ces études ne soit de nature urgente. En sous-texte, je souhaiterais que l'étude sur la sécurité du transport de passagers ne soit pas déléguée au prochain gouvernement.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Jeneroux.

**M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC):** Merci, madame la présidente.

Je ne peux pas croire que vous interrompiez les travaux d'un comité alors qu'il y a des témoins ici, Churence. Je ne sais pas qui ferait une telle chose.

Cependant, je veux proposer un amendement favorable à votre motion. J'espère que cela pourra aussi répondre aux préoccupations de M. Aubin. Vous dites « tenir au moins quatre réunions ». Si vous réduisez cela à deux réunions, je pense que nous pourrions probablement entendre un nombre suffisant de ces intervenants, en

plus d'inclure une bonne partie de l'objet de l'étude, ce qui, je crois, que nous en convenons tous, est important, et ensuite obtenir le consentement unanime pour votre motion.

**La présidente:** M. Jeneroux a proposé un amendement pour qu'il y ait deux réunions.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Puis-je avoir une précision à ce sujet? Pouvez-vous répéter, s'il vous plaît, monsieur Jeneroux?

**La présidente:** La motion dit « au moins quatre réunions », et M. Jeneroux propose que ce soit deux réunions.

**M. Matt Jeneroux:** Là où elle dit « tenir au moins quatre réunions », elle dirait « au plus deux réunions ».

**La présidente:** Y a-t-il d'autres commentaires?

(L'amendement est rejeté.)

**La présidente:** Nous allons maintenant voter sur la motion de M. Rogers.

(La motion est adoptée.)

**La présidente:** Il faudra voir comment nous allons gérer tout cela.

Madame Block.

**Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC):** Merci beaucoup.

Nonobstant le sujet très important dont nous sommes saisis et le fait que nous avons des témoins ici, étant donné que M. Rogers profite de l'occasion pour déposer une motion dont il avait donné avis, j'aimerais prendre une minute ou deux pour faire la même chose.

Cela concerne la motion que vous avez reçue le 27 mars:

Étant donné les récentes tragédies impliquant le Boeing 737-MAX 8 et les enquêtes en cours, que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités entreprenne une étude de quatre réunions sur le processus de certification des aéronefs de Transports Canada, y compris sur la nature de la relation entre Transports Canada et la Federal Aviation Administration et d'autres organes de certification, de même que sur le rôle des constructeurs d'aéronefs dans le processus de certification.

Je pense que c'est une étude assez opportune, compte tenu des tragédies récentes, et je la soumets à l'examen du Comité.

• (1105)

**La présidente:** Y a-t-il d'autres commentaires sur la motion?

Monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci, madame la présidente.

Encore une fois, je n'ai pas de problème relativement au fond de la motion, puisque j'ai déposé une motion tout à fait similaire. Cependant, j'en ai un quant à l'agencement du temps.

Tenir cette étude sans connaître, par exemple, les conclusions qui pourront être tirées grâce aux données des boîtes noires ni celles de la FTA, aux États-Unis, me paraîtrait un peu précipité. Cela ne nous permettrait pas d'avoir l'ensemble des réponses que nous cherchons à obtenir ou à comprendre.

Bien que je ne sois pas défavorable à cette motion, je mettrais cette étude un peu plus loin dans l'ordonnance des travaux.

[Traduction]

**La présidente:** On pourrait aussi proposer que nous tenions nos réunions tout l'été. Nous pourrions régler beaucoup de questions très importantes comme celle-ci, parce que c'est important.

**Des députés:** Oh, oh!

**M. Vance Badawey:** Cela me convient.

**La présidente:** Cela vous convenait l'an dernier.

C'est certainement une motion appropriée.

Comme il n'y a pas d'autres interventions, nous allons voter sur la motion de Mme Block, puisqu'elle l'a lue et qu'elle nous a été présentée en bonne et due forme.

(La motion est rejetée.)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons passer à l'ordre du jour. Nous nous excusons auprès de nos témoins très importants, mais nous devons essayer de poursuivre nos travaux pendant les deux heures dont nous disposons.

Nous accueillons de nouveau Mme Fox, du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, Jean Laporte, administrateur en chef des opérations, et Kirby Jang, directeur, Enquêtes ferroviaires et pipelines.

De la Gendarmerie royale du Canada, nous accueillons la surintendante Jamie Solesme, directrice, Politiques et programmes, Service national de la police criminelle, et le sergent Trent Entwistle, gestionnaire, Programme national de reconstitution des collisions de la route.

Bienvenue à tous et nos excuses pour le retard.

Madame Fox, voulez-vous ouvrir la discussion, s'il vous plaît?

**Mme Kathleen Fox (présidente, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports):** Merci, madame la présidente. Je serai brève.

[Français]

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada aujourd'hui à discuter de la sécurité liée aux autobus, dans le cadre de l'étude que vous entreprenez à ce sujet.

[Traduction]

Cette question a reçu une attention publique importante dernièrement, surtout à cause d'accidents mortels tels que la tragédie de Humboldt, en Saskatchewan, et l'accident de l'autobus à deux étages d'OC Transpo ici, à Ottawa, en janvier dernier.

[Français]

Les accidents de la route, en général, et la sécurité à bord des autobus, en particulier, ne relèvent pas du mandat du BST tel qu'il est défini dans la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

[Traduction]

Nous n'entrons en scène que si un accident d'autobus met aussi en cause l'un des quatre modes de transport expressément mentionnés dans notre loi habilitante. C'est pourquoi nous avons fait enquête sur la collision mortelle de 2013 entre un autobus d'OC Transpo et un train de voyageurs de VIA Rail. À la suite de cet accident, le BST a déterminé 15 causes et facteurs contributifs et émis cinq recommandations, dont trois sont directement liées à la sécurité des autobus.

La première de ces recommandations demandait à Transports Canada, en consultation avec les provinces, d'élaborer des lignes directrices exhaustives pour l'installation et l'utilisation de moniteurs vidéo à bord des autobus visant à réduire le risque de distraction chez le conducteur. La deuxième recommandation demandait que Transports Canada élabore et mette en œuvre des normes de résistance à l'impact applicables aux autobus commerciaux. La troisième recommandation voulait que Transports Canada exige que tous les autobus commerciaux soient équipés d'un enregistreur de données dédié et résistant à l'impact.

Le Bureau a aussi publié une préoccupation liée à la sécurité en raison de l'absence d'études récentes et exhaustives sur les risques associés aux arrêts que font tous les autobus aux passages à niveau. Même si certains progrès ont été réalisés à la suite de ces recommandations, il y a encore place à l'amélioration.

Le BST dispose de peu de données générales sur la sécurité des autobus puisque, comme je l'ai mentionné, ce sujet ne relève pas de notre mandat. Nous ne recueillons pas et n'analysons pas l'information sur les accidents de la route et la sécurité des autobus.

Nous sommes toutefois disposés à répondre de notre mieux à vos questions.

Merci.

• (1110)

**La présidente:** Est-ce que quelqu'un d'autre de votre service va prendre la parole maintenant, madame Fox?

**Mme Kathleen Fox:** Non, merci.

**La présidente:** Nous passons maintenant à la représentante de la GRC.

Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

**Surint. Jamie Solesme (directrice des politiques et programmes, Service national de la police criminelle, Gendarmerie royale du Canada):** Bonjour, madame la présidente, mesdames et messieurs du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Je vous remercie d'avoir invité la Gendarmerie royale du Canada à faire part de son point de vue sur la sécurité des passagers d'autobus, en ce qui concerne les collisions et les enquêtes connexes.

Je suis la surintendante Jamie Solesme. Je suis l'officière responsable par intérim de la section du Service national de la police criminelle des Services de police contractuels et autochtones de la GRC. Je suis accompagnée aujourd'hui du sergent Trent Entwistle, gestionnaire du Programme national de reconstitution des collisions, qui fait partie du Programme national de sécurité routière de la GRC.

À titre informatif, il faut savoir que la GRC fournit sous contrat des services de police de première ligne aux provinces et aux territoires du Canada, à l'exception de l'Ontario et du Québec. En d'autres termes, la GRC fournit des services de police sur une vaste majorité du territoire canadien.

La prestation de services de police contractuels permet d'offrir un service de qualité uniforme partout au Canada, mais le niveau des services de police fournis dans chaque province et territoire dépend en définitive des gouvernements provinciaux et territoriaux, comme c'est le cas également pour les objectifs, les priorités et les buts de ces services dans chaque sphère de compétence.

S'assurer que les routes restent sûres pour les Canadiens constitue un aspect important des efforts déployés par les agents de première ligne de la GRC, quel que soit l'endroit où ils se trouvent.

La GRC dispose d'analystes des collisions et d'experts en reconstitution partout au pays, qui mettent à profit les connaissances et les compétences qu'ils ont acquises lors de formations poussées afin de repérer des éléments de preuve sur des lieux de collision et de les interpréter pour en déterminer la cause potentielle. Ce travail contribue à améliorer la sécurité routière pour les Canadiens.

Les analystes des collisions et les experts en reconstitution acquièrent leur expertise grâce à leur travail sur le terrain et à des formations poussées. Pour pouvoir suivre le programme, les agents doivent réussir un test d'aptitude et, par la suite, suivre un cours en analyse de collisions. Une fois qu'ils ont acquis de l'expérience pratique et reçu une formation supplémentaire sur les collisions, notamment sur les enquêtes à la suite de collisions impliquant des piétons et des cyclistes, des motocyclettes ou des véhicules lourds à usage commercial, les agents sont invités à suivre le cours de reconstitution de collisions, lequel porte sur le calcul des mouvements et sur des enquêtes plus exigeantes.

Les enquêtes menées par ces experts sur les collisions de véhicules nécessitent notamment de travailler avec les autorités locales et les gouvernements provinciaux ainsi qu'avec des ingénieurs des routes afin de découvrir les défauts de conception des chaussées; de mener des enquêtes et des analyses techniques sur les collisions de la route; d'organiser et de diriger les examens mécaniques des véhicules impliqués dans des collisions; de donner des conseils en matière d'enquêtes sur des collisions de la route en interprétant les éléments de preuve et en allant témoigner à titre d'expert devant le tribunal; d'aider quant à la formation en matière d'enquêtes sur les collisions donnée au sein de la division; de tenter de déterminer, dans le cadre d'une enquête, les facteurs responsables de la collision des véhicules visés et de produire des rapports basés sur des observations.

Comme le prévoit la politique nationale de la GRC sur l'analyse et la reconstitution des collisions, des membres de la GRC formés à cet effet sont appelés à se rendre sur les lieux lors de collisions mortelles, de collisions où des gens ont été grièvement blessés, lorsque les agents de la GRC présents sur place ne peuvent déterminer la cause de la collision ou lorsqu'une voiture de police est en cause.

Une fois présents sur les lieux, les analystes des collisions et experts en reconstitution procèdent à l'analyse des preuves rassemblées et préparent des rapports dans lesquels ils indiquent leur opinion sur la cause de la collision. S'ils déterminent que quelque chose de criminel a pu se produire, les dossiers sont envoyés à la Couronne avec des recommandations d'accusations. Si des défaillances ou des défauts des véhicules sont soupçonnés, les analystes des collisions et experts en reconstitution sont chargés de

contacter Transports Canada pour qu'une enquête plus approfondie soit menée.

Par ailleurs, ils sont parfois appelés à collaborer avec des ingénieurs de Transports Canada; par exemple, lors d'accidents d'autobus scolaires ou de tragédies comme celle dont a été victime l'équipe de hockey des Broncos de Humboldt en 2018.

Lorsqu'une collision entraîne un processus judiciaire, les membres de la GRC se rendent au tribunal pour déterminer si leur expertise en matière d'analyse et de reconstitution de collisions peut être recevable. S'ils sont reconnus comme experts par le tribunal à des fins de preuve, les analystes des collisions et les experts en reconstitution peuvent donner leur opinion à titre de spécialistes, opinion qui s'ajoute aux autres éléments de preuve fournis par les agents.

• (1115)

Ainsi, la GRC met au service du système de justice pénale et de l'intérêt général du public pour la sécurité routière une expertise inestimable en ce qui concerne les collisions de véhicules. Par conséquent, le Programme de reconstitution des collisions offre une expérience concrète en matière de sécurité des passagers d'autobus.

La GRC demeure déterminée à assurer la sécurité routière et poursuivra ses efforts pour protéger les Canadiens partout au pays.

Je vous remercie à nouveau de m'avoir invitée à venir vous parler de la sécurité des passagers d'autobus. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

**La présidente:** Merci beaucoup à vous tous.

Madame Block.

**Mme Kelly Block:** Merci beaucoup, madame la présidente, et merci à nos témoins d'être parmi nous aujourd'hui pour cette étude très importante.

Comme vous l'avez souligné, madame Fox, cette question a reçu une attention considérable de la part du public au cours de la dernière année, certainement à la suite de la tragédie des Broncos de Humboldt et, comme vous l'avez souligné, de l'accident plus récent d'OC Transpo. Votre déclaration préliminaire m'a permis d'apprendre quelque chose quant au rôle du BST en ce qui concerne les accidents de la route et la sécurité des autobus en particulier, et quant au mandat du BST dans ces circonstances.

Je vais essayer de comprendre un peu mieux ce que nous pourrions tirer du temps que vous passez avec nous aujourd'hui. Je sais que nous sommes tenus de boucler nos ceintures de sécurité à bord des avions au décollage, à l'atterrissage, au roulage et pendant les turbulences. Pourriez-vous me dire qui a créé cette règle? Est-ce une loi ou un règlement? Était-ce les compagnies aériennes ou Transports Canada?

**Mme Kathleen Fox:** La réponse à cette question est qu'il s'agit d'un règlement pris en vertu du Règlement de l'aviation canadien, sous le régime de la Loi sur l'aéronautique.

**Mme Kelly Block:** D'accord. Merci beaucoup.

Sachant que différentes lois régissent différents modes de transport lorsqu'il s'agit de ce genre de sécurité, je me demande si le BST a le mandat de faire des recommandations à l'industrie de l'aviation ou même en ce qui concerne la sécurité des autobus.

**Mme Kathleen Fox:** Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, les accidents de la route ne relèvent pas du mandat du Bureau de la sécurité des transports, sauf lorsqu'un accident de la route met en cause un train. Dans le cas de la collision entre un autobus d'OC Transpo et un train de VIA Rail en 2013, le bureau a formulé cinq recommandations, dont trois touchaient directement la sécurité des autobus, même si la sécurité des autobus ne faisait pas partie du mandat, mais ce sont des choses que nous avons apprises au cours de cette enquête.

Nous formulons seulement des recommandations concernant la sécurité des véhicules dans le contexte d'une enquête que nous menons en vertu de la Loi sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

**Mme Kelly Block:** D'accord. Je vous en suis reconnaissante et j'espère que ce que vous constatez tout au long de votre enquête sera pris très au sérieux et mis en œuvre en fonction de vos recommandations.

Est-ce que le fait de parler davantage de la sécurité de quelque chose en dehors des enquêtes sur les accidents serait un ajout utile à votre mandat?

**Mme Kathleen Fox:** Pour être claire, notre mandat comprend les accidents et les incidents dans les modes aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier de compétence fédérale. Il faudrait modifier notre mandat et d'autres lois pour nous permettre de faire enquête sur les accidents de la route. C'est vraiment aux parlementaires de décider si les autobus commerciaux devraient relever du mandat du BST.

Je signale que le National Transportation Safety Board des États-Unis, notre organisme équivalent, et certains pays européens et peut-être d'autres ont ce mandat et font enquête sur les accidents de la route mettant en cause des camions et des autobus commerciaux.

• (1120)

**Mme Kelly Block:** Le BST tient-il des statistiques sur les accidents d'autobus?

**Mme Kathleen Fox:** Nous ne tenons des statistiques sur ce genre d'événements que s'il s'agit d'un train ou d'un autre mode de transport de réglementation fédérale sur lequel nous enquêtons. Il est fort probable que ce soit un train plutôt qu'un autre mode de transport. Ce sont les seules statistiques que nous tenons.

**Mme Kelly Block:** D'accord.

Je vais maintenant m'adresser aux représentants de la GRC.

La GRC tient-elle des statistiques sur les accidents mettant en cause des autobus scolaires ou des autobus commerciaux?

**Surint. Jamie Solesme:** La GRC a un système de gestion des dossiers qui contient l'information sur tous nos événements, comme les accidents ou les incidents à l'égard desquels nous intervenons. Cela ne veut pas nécessairement dire que nous pouvons extraire l'information comme les gens veulent qu'elle soit présentée.

Par exemple, lorsque l'agent entre l'information sur un accident d'autobus, on pourrait indiquer qu'il s'agit d'un véhicule commercial. Il faudrait donc examiner plus à fond les données pour produire ces statistiques. Je ne dis pas que c'est impossible, mais cela exigerait une certaine analyse.

Je tiens également à souligner que la GRC ne gère les dossiers que dans les cas où elle fournit sous contrat des services de police, et non pour d'autres services de police, comme la police de Toronto, d'Ottawa ou d'ailleurs. Nous ne faisons pas de suivi pour tous les corps policiers.

**Mme Kelly Block:** Quel était le système auquel vous avez fait référence pour tenir ces statistiques?

**Surint. Jamie Solesme:** Il s'agit du Système d'incidents et de rapports de police, le SIRP, et il y a deux autres systèmes. La Colombie-Britannique a un autre système appelé PRIME, Projet d'environnement de gestion de l'information sur les dossiers de la Police, et en Nouvelle-Écosse, on utilise un système appelé Versadex.

**Mme Kelly Block:** Merci.

**L'hon. Judy A. Sgro:** Merci beaucoup, madame Block.

Nous allons passer à M. Hardie.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins de leur présence.

L'élément clé et catalyseur de cette discussion a certainement été la tragédie des Broncos de Humboldt. Nous n'avons pas tenu ces audiences jusqu'à maintenant parce qu'il y avait beaucoup de guérison à faire dans la collectivité. Donc, dans le cadre de nos discussions ici, il pourrait y avoir des renseignements sensibles pour les personnes qui ont perdu un être cher. Je pense que l'accent n'est pas tant sur ce qui a causé l'accident ou la responsabilité juridique dans le cas d'incidents comme celui des Broncos de Humboldt ou ceux concernant OC Transpo; plutôt, le but de nos audiences, du moins comme je les concevais, est d'examiner la capacité de survie lors de tels accidents. La capacité de survie dépend vraiment de deux choses. L'une est l'équipement de sécurité disponible et son efficacité dans divers types d'accidents, et l'autre est l'intégrité du véhicule. Cela a certainement été souligné de façon très frappante par les photos de l'accident de Humboldt. L'autobus s'est séparé. La partie supérieure s'est littéralement séparée du châssis.

Je vais commencer par vous, madame Fox. J'ai toujours apprécié vos visites parce que vous nous avez éclairés sur beaucoup de questions. Vous avez mentionné que la résistance à l'impact fait partie de vos préoccupations. C'est peut-être un bon point de départ pour nous.

Pouvez-vous nous parler de la résistance générale à l'impact des autocars, des autobus de transport en commun ou des autobus scolaires?

**Mme Kathleen Fox:** Les normes de sécurité des véhicules automobiles au Canada sont établies par Transports Canada, par le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles lui-même. Nous avons examiné cela de très près dans le cadre de notre enquête de 2013 sur l'accident entre l'autobus d'OC Transpo et le train de VIA Rail. Ce que nous avons appris dans ce cas-là, c'est que pour les autobus de plus de 26 000 livres — excusez-moi si je m'en tiens aux livres —, il n'y a pas de normes sur la résistance à l'impact, ou celles qui s'appliquent ne sont pas aussi rigoureuses que celles que l'on retrouve pour les autobus scolaires ou les véhicules de tourisme. Nous avons appris qu'il n'y a pas de normes de protection contre l'impact frontal, l'impact latéral, l'écrasement ou les tonneaux pour cette catégorie d'autobus, et ce, pour deux raisons. L'une est leur historique d'accidents, et l'autre est qu'ils sont parmi les plus gros véhicules sur la route, donc ils sont plus susceptibles de résister ou de survivre à une collision.

Compte tenu de ce que nous avons appris de l'enquête relative à l'accident d'OC Transpo, nous avons en fait recommandé à Transports Canada d'élaborer des normes de résistance à l'impact pour les autobus commerciaux de passagers. Nous avons fait cette recommandation en 2015. Les progrès ont été très lents jusqu'à maintenant et, compte tenu du dernier accident survenu à Ottawa, nous croyons qu'il faut faire plus. Le plan d'action doit être accéléré pour régler cette question.

• (1125)

**M. Ken Hardie:** Merci.

Sergent Entwistle, votre nom et vous-même êtes familiers. Avez-vous travaillé sur la côte à un moment donné?

**Serg. Trent Entwistle (gestionnaire, Programme national de reconstitution des collisions de la route, Gendarmerie royale du Canada):** Non.

**M. Ken Hardie:** Non, d'accord, alors ce doit être votre jumeau diabolique — j'espère que ce n'est pas un jumeau diabolique.

Sergent Entwistle, pouvez-vous nous parler de la nature des types d'accidents, des répercussions sur l'intégrité d'un autobus — l'intégrité de l'autocar — et des types de blessures subies par les occupants? Je pense à un accident frontal par opposition à un impact latéral par opposition à un tonneau.

Avez-vous des commentaires à ce sujet?

**Serg. Trent Entwistle:** En général, lorsqu'un autobus est impliqué dans une collision, qu'il s'agisse d'un autobus scolaire ou d'un autocar, c'est le plus gros véhicule dans la collision et les blessures sont plus graves dans les autres véhicules.

La dynamique des collisions est très différente lorsqu'on passe d'une collision frontale à une collision latérale, mais, de façon anecdotique, lorsqu'un autobus heurte un véhicule plus gros, il y aura plus de dommages à l'autobus que lorsqu'il est heurté par, disons, une camionnette ou une voiture de tourisme.

**M. Ken Hardie:** Pouvez-vous expliquer pourquoi?

**Serg. Trent Entwistle:** La taille, la masse est la réponse de base. Généralement, les autocars sont beaucoup plus gros et ont une masse beaucoup plus importante qu'une voiture de tourisme.

**M. Ken Hardie:** J'aimerais faire appel à votre expérience plus générale d'agent de police — à vous deux, en fait. Vous avez probablement dû intervenir à votre part d'accidents de voiture.

Lorsque l'accident de Humboldt s'est produit, on a immédiatement entendu qu'il fallait installer des ceintures de sécurité. Toutefois, comme parents, nous savons que les ceintures de sécurité doivent être utilisées avec soin, surtout pour les jeunes enfants, les enfants plus légers — les enfants en dessous d'une certaine taille ou d'un certain poids.

Sans entrer dans les détails, que nous n'avons pas besoin d'entendre, pouvez-vous nous dire, encore une fois de façon anecdotique, ce qui se passe lorsqu'une ceinture de sécurité est mal utilisée et la nature des blessures qu'une personne plus jeune et plus petite peut subir?

**La présidente:** Veuillez répondre brièvement, si c'est possible.

**Serg. Trent Entwistle:** 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. Si la sangle du baudrier ne passe pas sur le torse ou la poitrine, il n'est pas rare que vous puissiez glisser en dessous de la ceinture de sécurité. Dans le cas des personnes de plus petite taille, comme les tout-petits et les jeunes, il ne suffit pas de porter la ceinture de sécurité; ils doivent porter les ceintures de sécurité en

plus d'un siège d'auto ou d'un siège d'appoint, il faut les mettre dans un endroit où la ceinture de sécurité pourra faire son travail.

**M. Ken Hardie:** Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup

Nous allons passer à M. Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci, madame la présidente.

Je remercie également les invités d'être parmi nous.

J'aimerais d'abord mentionner que, tout au long de cette étude, j'aurai une pensée pour toutes ces familles qui ont vécu des drames, qui peuvent être plus ou moins grands selon la sortie de crise. C'est pour eux que nous faisons cette étude. Nous devons faire en sorte que les meilleures décisions soient prises en vue de faire décroître le nombre d'accidents année après année, même si on ne pourra jamais les éviter entièrement.

Ma première question s'adresse à Mme Fox, la présidente du BST.

Dans votre rapport sur l'accident de 2013, vous proposez au gouvernement d'adopter des mesures plus strictes concernant la résistance des autobus aux impacts. Vous suggérez notamment le standard de l'American Public Transportation Association.

Pouvez-vous nous décrire brièvement la différence entre les standards canadiens et les standards américains que vous recommandiez dans ce rapport?

**Mme Kathleen Fox:** En ce qui concerne les normes — et quand je dis « *standards* » en anglais, je parle de normes —, il n'y a pas de différences importantes entre celles des États-Unis et celles du Canada. Par contre, l'American Public Transportation Association a donné des consignes à ses membres. Par exemple, lorsqu'ils achètent un autobus, ils doivent suivre certains critères, entre autres le renforcement de la carrosserie. Ce n'est pas une norme qui doit être appliquée; il s'agit d'une consigne donnée par cette association.

**M. Robert Aubin:** Justement, au sujet du renforcement de la structure des autobus qui circulent sur le territoire canadien, on a adhéré très longtemps à la théorie du système de compartimentation. On croyait que, dans les autobus scolaires, les enfants étaient mieux protégés parce que le banc devant eux était plus haut et qu'il pourrait par conséquent absorber l'impact. Cependant, on n'avait pas nécessairement réalisé que, lorsqu'on parlait de cet espace et de cette théorie, on parlait également d'une collision frontale. Il faut savoir que les accidents les plus catastrophiques ont été ceux où il y avait eu une collision latérale. Dans ce cas, la théorie du système de compartimentation ne tient plus, à mon avis. Certaines vidéos nous ont démontré que les passagers étaient laissés à eux-mêmes et que, en raison de la force d'impact, ils volaient en quelque sorte en apesanteur pendant quelques secondes.

Est-ce qu'il serait aussi important de revoir la norme sur le châssis de nos autobus, de la même façon qu'on a revu la construction des DOT-111, par exemple, parce qu'on voyait bien que la résistance à l'impact n'était pas suffisante?

• (1130)

**Mme Kathleen Fox:** Est-ce bien à moi que s'adresse votre question?

**M. Robert Aubin:** Oui, tout à fait.

**Mme Kathleen Fox:** D'accord.

Dans le cas de l'accident d'OC Transpo, nous avons noté qu'il n'y avait pas de normes relatives à la résistance des autobus lorsque ceux-ci subissent un impact frontal ou latéral, font des tonneaux ou s'écrasent.

Au cours des enquêtes que nous avons menées sur des accidents impliquant des autobus qui étaient beaucoup plus renforcés que d'autres gros autobus, nous avons remarqué que ces autobus s'en étaient mieux sortis lors d'un accident, et même lorsqu'il s'agissait d'une collision avec un train, parce qu'ils étaient renforcés latéralement. À cet égard, il y a plus de protection dans un autobus scolaire que dans un autobus de transport urbain.

Nous croyons que le gouvernement devrait établir des normes pour exiger que tous les autobus transportant des passagers soient renforcés, peu importe leur taille.

**M. Robert Aubin:** Merci.

Mes prochaines questions s'adressent aux membres de la GRC.

Vous avez de l'expérience en matière de scènes d'accident, y compris ceux où un autobus a subi une collision latérale. C'est ce qui est arrivé dans le cas de l'autobus des Broncos de Humboldt, mais c'est aussi arrivé dans d'autres accidents: vous laissez sous-entendre que, en raison de la force d'impact, l'autobus a littéralement été coupé en deux.

Supposons que l'impact ait été au centre de l'autobus. Les gens directement touchés par l'impact avaient peu de chances de s'en sortir. Cela dit, si les passagers avaient porté une ceinture de sécurité au moment de l'impact, ceux assis à l'avant ou à l'arrière de l'autobus auraient-ils eu plus de chances de survivre ou d'éviter des blessures?

[Traduction]

**Surint. Jamie Solesme:** Je vais demander au sergent Entwistle de répondre à cette question, mais j'aimerais signaler au Comité qu'il était présent sur les lieux, alors nous allons en parler avec une certaine sensibilité.

**Serg. Trent Entwistle:** Je n'ai jamais vu une collision où un autocar ou un autobus s'est brisé en deux au centre. Lorsque j'en ai parlé plus tôt, c'était au sujet de la voiture ou du camion qui heurte le côté d'un autobus qui est généralement plus endommagé que l'autobus en raison de la taille et de la conception des autobus. Chaque collision est complètement différente. Il est vraiment difficile de parler de kinésiologie, de la façon dont une personne se déplacerait dans une situation particulière.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Mes excuses...

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Aubin, votre temps est écoulé.

Monsieur Iacono.

[Français]

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Je veux remercier les témoins d'être ici ce matin.

Madame la surintendante, dans vos commentaires d'ouverture, vous avez mentionné qu'il y avait deux provinces où la GRC ne fournissait pas de services policiers, soit l'Ontario et le Québec. Est-ce qu'il existe une collaboration étroite avec ces deux provinces en ce qui concerne tous les types d'accidents, particulièrement ceux où des autobus scolaires ou d'autres autobus sont touchés?

[Traduction]

**Surint. Jamie Solesme:** Il y a toujours collaboration entre les forces policières. Nous sommes souvent appelés à participer à des enquêtes avec d'autres corps policiers, selon l'endroit où se trouve l'expertise. Il est également possible que nous comptions sur un autre service de police ou une autre expertise pour nous aider. Lorsque je parle de la police, de la GRC, il y a évidemment la police, la GRC, en Ontario et au Québec, mais pas pour les services de police contractuels, mais il y a une collaboration et il y a des possibilités de formation conjointe et on essaie de maintenir une norme nationale en ce qui concerne toute la formation relative aux collisions.

• (1135)

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Selon la Base nationale de données sur les collisions, on remarque une tendance relativement stable en ce qui concerne les collisions: en moyenne, 2 000 autobus sont touchés.

Selon votre expérience, quels sont les facteurs les plus courants dans les collisions où des autobus sont touchés?

[Traduction]

**Serg. Trent Entwistle:** L'inexpérience des conducteurs a tendance à être importante. Quand je parle de conducteurs, je ne parle pas des chauffeurs d'autobus, je parle des autres conducteurs sur la route et de leur inattention. Beaucoup de collisions se produisent aux intersections. Personnellement, je n'ai jamais enquêté sur une collision d'autobus qui ne s'est pas produite à une intersection. Les gens qui ne font pas attention et qui ne s'arrêtent pas à un panneau d'arrêt, ou quoi que ce soit d'autre, sont habituellement la cause profonde.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Pour la sécurité des passagers de voiture, le port de la ceinture de sécurité est de mise. Par contre, en ce qui concerne les autobus, le port d'une ceinture de sécurité peut poser des problèmes.

Quelles autres pistes doivent être explorées pour assurer la sécurité des passagers d'autobus? Dans l'établissement de mesures de sécurité, doit-on faire la distinction entre les autobus urbains et les autobus interurbains?

[Traduction]

**Surint. Jamie Solesme:** Je n'ai pas d'opinion sur votre question, d'une façon ou d'une autre.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Dans le cas des autobus scolaires, les ceintures posent un problème. Selon votre expertise et les conclusions que vous avez pu tirer de vos enquêtes, à quels aspects devrions-nous donner la priorité pour assurer la sécurité des enfants qui ont recours au transport scolaire?

Avez-vous déjà examiné des études ou des façons de faire dans d'autres endroits, par exemple aux États-Unis, en ce qui concerne le port de la ceinture?

[Traduction]

Par exemple, la Californie exige des ceintures de sécurité à trois points dans tous les autobus scolaires fabriqués après le 1<sup>er</sup> juillet 2005. Le New Jersey exige l'installation de ceintures de sécurité abdominales dans tous les autobus scolaires.



[Français]

Dans vos études, examinez-vous ce qui se passe dans ce domaine aux États-Unis?

[Traduction]

**Surint. Jamie Solesme:** Nous suivons les règles de sécurité imposées par Transports Canada pour les autobus. Cela ne veut pas dire que nous ne sommes pas au courant de différents rapports.

Encore une fois, je pense que nous devons revenir à deux points.

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.

En ce qui concerne les ceintures de sécurité, il a été question de Humboldt. Si l'accident s'était produit différemment, si c'est l'autobus qui avait embouti le camion, la dynamique et les conséquences de l'absence ou de la présence de ceintures de sécurité seraient différentes.

Pour conclure, nous suivons ce qui est fourni ou imposé par Transports Canada, tout en ajoutant que lorsque nous avons une dynamique dans les enquêtes, cette information est transmise à Transports Canada afin qu'il puisse prendre ses décisions.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Si vous avez des études ou des documents à transmettre au Comité, ce serait un plaisir de les recevoir.

Merci.

[Traduction]

**La présidente:** Merci.

Monsieur Rogers.

**M. Churence Rogers:** Merci, madame la présidente.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins.

Il y a quelques semaines, je crois qu'il s'agissait d'une enquête du réseau CTV, l'émission *W5*, sur la sécurité des autobus scolaires, comme M. Iacono vient de le mentionner, non seulement au Canada, mais aussi aux États-Unis et dans d'autres pays, où on a parlé de l'utilisation des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires en particulier. En fait, c'était troublant, quand on pense aux enfants qui montent à bord des autobus scolaires, surtout les autobus qui doivent circuler sur les autoroutes à grande vitesse pendant la journée de classe.

Cette enquête a porté sur les ceintures de sécurité et les ceintures de sécurité à trois points qui ont été adoptées en Californie et ailleurs.

Ma question s'adresse aux représentants de Transports Canada. Pourquoi n'en sommes-nous pas arrivés au point où, comme certains le suggèrent, nous devrions envisager de mettre en oeuvre des lois sur les ceintures de sécurité? Y a-t-il des études et des incidents qui laissent entendre d'une façon ou d'une autre que les ceintures de sécurité seraient ou ne seraient pas avantageuses dans les autobus scolaires? Avez-vous des études à l'appui de ce genre d'opinion ou d'affirmation?

• (1140)

**Mme Kathleen Fox:** Merci, mais ce serait une question pour Transports Canada. Transports Canada est l'organisme de réglementation qui détermine quand les ceintures de sécurité sont

requises. Le Bureau de la sécurité des transports n'est pas un organisme de réglementation. Nous n'avons pas le pouvoir d'obliger les gens à faire ou à ne pas faire quelque chose. Nous ne pouvons parler que des enquêtes que nous avons menées et qui concernaient des autobus scolaires.

Il y a eu sept accidents d'autobus de toutes sortes entre 2013 et 2018. Nous avons mené trois enquêtes complètes, notamment une sur l'accident entre un autobus d'OC Transpo et un train de VIA Rail dont j'ai parlé plus tôt. Nous avons ensuite mené deux enquêtes sur des collisions entre des autobus scolaires et des trains. Dans ces enquêtes, nous n'avons fait aucune constatation ou recommandation concernant les ceintures de sécurité, compte tenu de la dynamique de l'accident et de l'absence de blessures. Nous ne pouvons parler que des données dont nous disposons, et cela ne se fonde que sur un échantillon très limité, soit les quelques enquêtes que nous avons menées.

**M. Churence Rogers:** Merci, madame Fox, et en fait, merci au Bureau de la sécurité des transports.

Étant donné les différentes exigences en matière de sécurité pour les véhicules de différents types et de différentes catégories de poids, comme nous l'avons déjà mentionné, dans quelle mesure, le cas échéant, différents types d'autobus, comme les autocars, les autobus de transport en commun ou les autobus scolaires, représentent-ils des problèmes de sécurité propres qui devraient être réglés individuellement plutôt que par des règlements plus généraux?

**Mme Kathleen Fox:** Encore une fois, je ne peux parler que de la recommandation que nous avons faite à la suite de l'accident entre un autobus d'OC Transpo et un train de VIA Rail en 2013. Nous avons recommandé que Transports Canada adopte des normes de résistance à l'impact pour les autobus commerciaux de passagers qui corrigeraient les lacunes que nous avons relevées en ce qui concerne la protection contre les tonneaux et contre l'écrasement à la suite d'un impact frontal et latéral. Transports Canada travaille lentement sur cette recommandation.

Mais, oui, comme le sergent de la GRC l'a indiqué, la dynamique des collisions est très différente selon qu'il s'agit d'une collision frontale ou d'une collision latérale, selon la masse des véhicules en cause, selon leur vitesse, etc. En réalité, c'est aux experts d'analyser ces situations et de déterminer quand il est préférable d'avoir des ceintures de sécurité, par exemple.

Toutefois, nous croyons que, dans l'ensemble, la structure même de l'autobus doit être renforcée, même s'il s'agit d'un gros véhicule et qu'il peut être plus gros que tout ce qu'il rencontre sur la route.

**M. Churence Rogers:** Je vous remercie.

**La présidente:** Y a-t-il d'autres questions?

**M. Churence Rogers:** Oui, j'ai une brève question à poser à madame la surintendante au sujet des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires.

Évidemment, vous avez parlé d'enquêtes sur différents incidents, etc. Du point de vue de la sécurité, pensez-vous que le fait d'avoir des ceintures de sécurité ajouterait de la valeur aux autobus scolaires par rapport à l'absence de ceintures de sécurité? Avez-vous une opinion à ce sujet?

**Surint. Jamie Solesme:** Je n'ai pas d'opinion, et je ne suis certainement pas la bonne experte pour peser le pour et le contre.

**M. Churence Rogers:** D'accord. Merci.

**La présidente:** Nous allons passer à M. Jeneroux.

**M. Matt Jeneroux:** Merci, madame la présidente.

J'ai une brève question pour vous, madame Fox. Vous avez parlé des normes de résistance à l'impact présentées en 2015 et de la nécessité d'accélérer dans le cas de certaines d'entre elles.

Quels sont les obstacles actuels — dans l'espoir que le Comité puisse aider à en surmonter certains?

**Mme Kathleen Fox:** Eh bien, je dirais deux choses. Tout d'abord, cette question s'adresse à Transports Canada, qui nous a récemment fait part de son plan d'action. Nous réévaluons régulièrement nos recommandations. Nous venons de terminer la réévaluation des cinq recommandations faites en 2015 concernant l'accident entre un autobus d'OC Transpo et un train de VIA Rail. Nous ne les avons pas encore rendues publiques. C'est ce que nous allons faire au cours des prochaines semaines. Nous aurons donc plus de détails sous peu.

Ce que je peux vous dire, c'est que le Bureau est préoccupé par la lenteur des progrès en ce qui concerne les normes de résistance à l'impact. Il y a un an, nous avons évalué que les réponses de Transports Canada avaient une intention satisfaisante, c'est-à-dire un plan satisfaisant. Maintenant, nous craignons qu'il prenne beaucoup de mesures pour essayer de régler le problème de la sécurité des autobus, mais qu'il ne progresse pas assez rapidement sur la question de la résistance à l'impact, alors nous avons revu à la baisse notre réponse et nous disons que c'est satisfaisant en partie.

Je peux dire qu'au cours des prochaines semaines, nous serons en mesure de fournir plus de détails. À l'heure actuelle, nous procédons à la révision et à la traduction de nos... et nous publierons nos évaluations ou réévaluations.

• (1145)

**M. Matt Jeneroux:** Bien.

J'imagine que vous en avez parlé au ministre des Transports. Nous aurons certainement l'occasion de le faire ici, au Comité, ainsi qu'avec Transports Canada.

Avez-vous une réponse officielle à ce moment-ci quant au moment où vous pouvez vous attendre à cette réponse?

**Mme Kathleen Fox:** Comme je l'ai indiqué, le Bureau a officiellement approuvé les réévaluations, mais elles doivent maintenant être révisées et traduites à l'interne. Nous prévoyons les publier très bientôt.

La réponse de Transports Canada devrait déjà être du domaine public. Je crois qu'il publie ses réponses. Le nôtre viendra certainement dans quelques semaines, notre réévaluation, mais je vous ai dit ce qu'il en est.

**M. Matt Jeneroux:** Excellent. Merci.

J'ai une brève question à poser à nos amis de la GRC avant de céder la parole à mon collègue, M. Liepert.

Tout d'abord, sergent Entwistle et surintendante Solesme, je vous remercie de votre service. Je suis sûr que vous avez vu certaines choses sur les autoroutes et les routes qu'aucun d'entre nous dans cette salle ne peut même imaginer, alors encore une fois, merci de ce que vous faites pour notre pays.

J'ai une brève question à vous poser. La GRC a-t-elle le mandat de faire des recommandations stratégiques aux gouvernements fédéral ou provinciaux?

**Surint. Jamie Solesme:** Je pense que s'il y a une question nationale qui ne peut pas être résolue, nous engageons un dialogue avec Transports Canada ou d'autres pour essayer de la résoudre et, s'il y a lieu, nous la soumettons à notre ministre compétent pour qu'il prenne des décisions stratégiques.

**M. Matt Jeneroux:** Est-ce que ce serait également provincial, ou est-ce que ce serait simplement...

**Surint. Jamie Solesme:** Je dirais que c'est provincial, parce que la plupart des codes de la route dont nous nous occupons relèvent de la compétence provinciale.

**M. Matt Jeneroux:** D'accord. Merci.

Je crois qu'il me reste une minute pour M. Liepert.

**M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC):** Je ne sais pas très bien comment deux organisations travaillent ensemble. Participez-vous au groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires que le ministre a annoncé en janvier?

**Mme Kathleen Fox:** Le Bureau de la sécurité des transports? Non, nous n'y participons pas.

**M. Ron Liepert:** J'essaie de comprendre où se situe la ligne entre Transports et vous.

**Mme Kathleen Fox:** Notre mandat est de promouvoir la sécurité des transports en menant des enquêtes sur les événements dans les modes de transport sous réglementation fédérale. Notre loi mentionne plus particulièrement le transport aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier. Dans la mesure où il y a un accident ou un incident entre un autobus et l'un de ces modes, habituellement les trains, nous menons une enquête. Nous avons mené des enquêtes et, dans ces cas, nous avons tiré des conclusions. Dans le cas de la collision entre un autobus d'OC Transpo et un train de VIA Rail, nous avons formulé des recommandations précises concernant la sécurité des passagers des autobus.

**M. Ron Liepert:** Ce n'est donc pas le cas de Humboldt. Vous n'avez aucune compétence.

**Mme Kathleen Fox:** C'est exact, parce que c'était strictement un accident de la route.

**M. Ron Liepert:** Oui. Je comprends.

J'ai une brève question. Je suppose que je me demande toujours pourquoi on laisse au gouvernement le soin de mettre en oeuvre des règlements, des lois et des normes. Vous pouvez tous répondre à cette question. Est-il logique que les compagnies d'autobus n'adoptent pas elles-mêmes une politique standard à cet égard.

**Serg. Trent Entwistle:** Je ne peux pas me prononcer sur le processus de réflexion de qui que ce soit à ce sujet. Comme organisation, nous avons simplement le mandat de faire respecter les lois et de mener nos enquêtes sur les collisions à l'égard desquelles on nous demande d'intervenir. Je ne peux parler à personne d'autre.

**M. Ron Liepert:** Le Bureau de la sécurité des transports a-t-il réfléchi aux raisons pour lesquelles ce ne serait pas logique?

**Mme Kathleen Fox:** Les organes de réglementation mettent normalement en oeuvre des règlements pour assurer au moins un niveau minimal de sécurité pour le public dans tous les modes de transport. Bien sûr, les exploitants sont toujours libres de faire plus que ce qu'ils font, mais cela a aussi un coût. Je ne veux pas spéculer sur la motivation des différentes entreprises.

Les constructeurs d'autobus peuvent aussi accroître la résistance à l'impact de leurs autobus sans attendre la réglementation.

• (1150)

**M. Ron Liepert:** Je suis d'accord.

Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la présidente.

J'ai une question pour la GRC. Quelles mesures proactives prenez-vous avec d'autres organisations, qu'il s'agisse d'organismes d'application de la loi, d'agences, de conseils ou de commissions? Quelles mesures proactives sont prises dans un sens plus large en ce qui concerne les collisions de la route, mais surtout en ce qui concerne les véhicules transportant beaucoup de personnes comme les autobus ou d'autres véhicules du genre?

Je pose la question parce qu'il faut évidemment examiner... Bien que l'on mette beaucoup l'accent sur les véhicules plus petits munis de coussins gonflables, de ceintures de sécurité et de choses de ce genre, si l'on considère les autobus et les véhicules plus gros qui transportent beaucoup de personnes, compte tenu de votre expérience au sein d'un organisme d'application de la loi, quelles mesures proactives prenez-vous avec les autres organismes d'application de la loi ainsi qu'avec les organismes communautaires, conseils, commissions et organismes?

**Surint. Jamie Solesme:** Je ne pense pas que nous puissions parler de mesures proactives si vous parlez de mesures proactives dans le sens de la mise en œuvre de mesures préventives. La collaboration existe peut-être, comme je l'ai déjà dit, dans le domaine des enquêtes, et on peut compter sur l'expertise des autres, mais pour ce qui est d'initiatives proactives, je n'en connais pas.

**M. Vance Badawey:** Pour conclure, avant de céder le reste de mon temps à M. Hardie, je dirai essentiellement que la GRC réagit plutôt que d'agir de façon proactive.

**Surint. Jamie Solesme:** C'est exact.

**M. Vance Badawey:** Merci.

Monsieur Hardie.

**M. Ken Hardie:** Merci, monsieur Badawey.

Madame Fox, la liste de surveillance du BST a été un outil très utile pour soulever des questions et les garder bien en vue jusqu'à ce que des mesures soient prises. La résistance à l'impact des autocars, des autobus scolaires ou des autobus de transport en commun figure-t-elle sur votre liste de surveillance?

**Mme Kathleen Fox:** Non, parce que nous n'avons pas suffisamment de données pour appuyer le renvoi à la liste de surveillance. Beaucoup de problèmes de sécurité préoccupent le bureau, mais ils ne peuvent pas tous figurer sur la liste de surveillance, parce que la liste de surveillance est utilisée pour les problèmes qui posent les plus grands risques ou qui peuvent faire le plus pour améliorer la sécurité des transports. Nous n'avons tout simplement pas de données à ce jour, en partie parce que nous n'avons mené que quelques enquêtes qui portaient sur des autobus et des trains.

**M. Ken Hardie:** D'accord, merci.

Sergent Entwistle, je ne savais pas que vous étiez sur les lieux de l'accident de Humboldt. Cela doit être toujours difficile pour vous. Compte tenu de la gravité de cet accident, une bonne partie de ce dont nous pourrions parler ici ne s'appliquait peut-être pas à cela. C'était tellement grave que la capacité de survie était extrêmement difficile.

Encore une fois, d'après vos observations comme agent qui se présente sur les lieux d'accidents, oui, il y a les ceintures de sécurité qui pourraient s'appliquer. Y a-t-il d'autres mesures de sécurité dans un autobus que nous devrions au moins envisager, qu'elles soient pratiques ou non?

**Serg. Trent Entwistle:** Je ne peux pas parler précisément de mesures de sécurité supplémentaires dans un autobus. Généralement, dans le cas des véhicules de tourisme, il s'agit de systèmes de retenue supplémentaires, comme les coussins gonflables. Je ne peux pas parler de l'aspect pratique de l'ajout de ces éléments dans un autobus.

**M. Ken Hardie:** Pour revenir à ce que j'ai dit tout à l'heure au sujet de la capacité de survie, il y a un aspect dans lequel la GRC ou tout corps policier qui fait enquête jouerait un rôle, et c'est celui de la responsabilité. Bien sûr, la responsabilité incombe à la personne qui a causé l'accident, mais il y a aussi la responsabilité contributive si les gens ne prennent pas de mesures raisonnables pour se protéger. Dans le cas d'un autobus scolaire où il y a des ceintures de sécurité disponibles et où tout fonctionne bien, à qui incomberait la responsabilité de s'assurer que les enfants sont attachés? Sommes-nous en train de mettre en place un régime de gestion impossible, si vous voulez, dans cette situation?

**Surint. Jamie Solesme:** Vous avez soulevé une très bonne question. Je pense que dans les discussions sur les ceintures de sécurité, il faut en tenir compte. Dans les autobus où il y a de nombreux enfants, comment le conducteur de l'autobus serait-il responsable d'assurer la sécurité des enfants et de veiller à ce qu'ils gardent leur ceinture de sécurité pendant tout le trajet?

● (1155)

**M. Ken Hardie:** D'accord. S'il me reste du temps, je crois que M. Sikand a une question à poser.

**La présidente:** Monsieur Sikand.

**M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.):** C'est parfait.

Cette question s'adresse à quiconque veut y répondre. Y a-t-il déjà eu des discussions au sujet d'un régulateur ou de quelque chose qui limiterait la vitesse des autocars, ou d'un véhicule de cette grosseur?

Mme Fox pourrait peut-être répondre à cette question.

**Mme Kathleen Fox:** Je ne suis au courant d'aucun mécanisme de ce genre.

**M. Gagan Sikand:** Cela a-t-il déjà été suggéré ou discuté avec la GRC?

**Surint. Jamie Solesme:** Je sais que dans certaines provinces, on exige que les véhicules commerciaux soient munis de régulateurs. Je ne sais pas si cela concerne les autobus ou non.

**M. Gagan Sikand:** D'accord, c'est parfait. Merci beaucoup.

**La présidente:** Avez-vous d'autres questions? Monsieur Aubin? D'accord.

Merci beaucoup aux témoins d'être venus et de nous avoir fait part de leurs réflexions.

Nous allons suspendre la séance pendant quelques instants, le temps d'établir la connexion pour notre vidéoconférence.

● (1155)

(Pause)

● (1200)

**La présidente:** Nous accueillons, par vidéoconférence de Toronto, le Dr Daniel Rosenfield, médecin du service des urgences pédiatrique, représentant la Société canadienne de pédiatrie.

Bienvenue, docteur Rosenfield, et merci beaucoup de vous être joint à nous. Votre cravate est très belle. Nous en parlions comme représentant tous les partis.

Nous allons vous accorder cinq minutes pour votre déclaration préliminaire, après quoi nous vous poserons des questions.

**Dr Daniel Rosenfield (médecin du service des urgences pédiatrique, Société canadienne de pédiatrie):** Merci beaucoup de m'avoir invité aujourd'hui. Comme il a été mentionné, je m'appelle Daniel Rosenfield et je suis spécialiste du service des urgences pédiatrique à l'Hôpital SickKids de Toronto, où j'ai suivi une formation sur les soins supplémentaires en traumatologie et la prévention des blessures. Je représente aujourd'hui la Société canadienne de pédiatrie en ma qualité de membre de son comité de prévention des blessures.

Une mise en garde à faire est que je parle précisément des enfants, et je n'ai aucune expertise ou connaissance en ce qui concerne les blessures chez les adultes.

La première chose que j'aimerais dire, c'est que les autobus scolaires sont en fait un moyen de transport très sécuritaire pour les enfants canadiens. Lorsque des enfants sont blessés ou tués, c'est généralement à proximité ou à l'extérieur de l'autobus plutôt qu'à bord. Les autobus scolaires circulent habituellement le jour dans les rues de la ville à des vitesses relativement faibles. C'est là que les enfants sont le plus en sécurité.

La majorité des blessures ou des décès se produisent en dehors des heures de travail le soir et les fins de semaine ou les jours fériés et, habituellement, sur les grandes artères ou autoroutes plutôt que dans les rues de la ville. La sécurité des autobus scolaires, comme vous l'avez peut-être déjà entendu, est fondée principalement sur la théorie de la compartimentalisation, c'est-à-dire l'idée que chaque siège, l'arrière et l'avant de chaque siège, est son propre petit compartiment. La sécurité relative de ce modèle est en fait quelque peu discutable, bien que la plupart des recherches à ce jour laissent entendre qu'il fonctionne assez bien dans les collisions frontales et arrière, mais plutôt mal dans les collisions latérales et les tonneaux, qui sont en fait plus courants la nuit, les fins de semaine et sur les autoroutes.

L'utilisation de ceintures de sécurité avec référence précise aux ceintures abdominales a une histoire et un profil de sécurité mitigés. Bien qu'elles gardent les passagers dans le siège, elles sont en fait associées à d'importantes blessures à la colonne vertébrale et aux organes internes, qui peuvent résulter de collisions frontales, et de blessures à la tête lors de collisions latérales. Nous savons que s'il faut utiliser des ceintures de sécurité, les dispositifs de retenue à trois points qui sont appropriés et bien ajustés sont ce qu'il y a de mieux pour prévenir les blessures.

Comme nous le savons, les enfants ne viennent pas dans une seule taille et, par conséquent, il est essentiel d'avoir des dispositifs de retenue appropriés lorsqu'on les utilise.

Dans l'ensemble, dans le cadre d'un voyage moyen pour aller à l'école et en revenir, je dirais que les normes actuelles sont probablement suffisantes pour les autobus. Toutefois, lorsqu'il est question de longs déplacements sur l'autoroute, il est difficile de formuler des recommandations claires. Cependant, si nous devons rendre obligatoires les ceintures de sécurité, nous devrions nous assurer qu'il s'agit de dispositifs de retenue à trois points, car les ceintures abdominales ne se sont tout simplement pas révélées suffisamment sécuritaires.

Il importe de mentionner que d'autres technologies qui ont vu le jour au cours des 10 dernières années grâce à la technologie et à l'électronique ont rendu les autobus potentiellement plus sûrs, même si elles n'ont fait l'objet d'aucune recherche solide. Il s'agit notamment de caméras de repérage d'angles morts, d'autres dispositifs de détection et d'autres types de technologies qui peuvent aider les conducteurs à voir autour de leur autobus pour éviter les blessures aux enfants qui surviennent autour de ces véhicules.

En ce qui concerne les autocars, il n'y a presque pas de documentation sur les enfants en particulier. Nous savons que moins d'enfants les utilisent. De toute évidence, ce n'est pas une méthode primaire pour se rendre à l'école et en revenir la plupart du temps. Toutefois, en ce qui concerne la sécurité, la théorie de la compartimentalisation s'applique encore une fois. Les autocars utilisent l'idée d'un siège à l'avant et à l'arrière pour garder les enfants compartimentés, mais les recherches à ce sujet sont beaucoup plus rares dans ce domaine. Nous savons que si les enfants utilisaient les autocars plus régulièrement, la plupart des autocars auraient besoin de sièges d'appoint semblables à ceux utilisés dans les véhicules privés.

Dans l'ensemble, les messages que j'aimerais transmettre au Comité aujourd'hui sont que les autobus représentent un moyen de transport très sécuritaire pour les enfants du Canada. La plupart des accidents se produisent après les heures normales de travail, sur les autoroutes et sur des routes que les conducteurs n'empruntent habituellement pas. Les ceintures de sécurité offrent une façon d'améliorer la sécurité, mais ce n'est qu'une façon d'améliorer les ressources et les technologies en matière de sécurité dans un système plus vaste.

Il vaudrait peut-être la peine de réfléchir à d'autres options possibles, à l'amélioration de la formation des conducteurs, à la vérification des antécédents, à l'utilisation de la technologie GPS pour surveiller l'utilisation et la conduite des autobus ainsi qu'à d'autres technologies qui sont devenues largement courantes dans les voitures d'aujourd'hui comme moyens d'améliorer potentiellement la sécurité des autobus, bien qu'aucun de ces moyens n'ait été évalué de façon rigoureuse au sens théorique.

Je vous remercie de votre temps et je suis prêt à répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup, docteur Rosenfield.

Nous allons passer à M. Jeneroux.

**M. Matt Jeneroux:** Merci, madame la présidente.

Merci de vous joindre à nous par vidéoconférence.

Voici une brève question pour régler un point. Représentez-vous la Société canadienne de pédiatrie dans votre rôle ici?

• (1205)

**Dr Daniel Rosenfield:** Oui.

**M. Matt Jeneroux:** C'est très bien, merci.

Vous en avez parlé au début, et je m'excuse de la répétition, mais pouvez-vous nous dire quelles sont, à votre avis, les principales causes de décès et de blessures graves dans les accidents d'autobus?

**Dr Daniel Rosenfield:** Il est important de faire la distinction entre les passagers dans l'autobus et les passagers à l'extérieur de l'autobus.

La grande majorité des décès chez les enfants surviennent à proximité et à l'extérieur de l'autobus. Une fois que les enfants sont sortis de l'autobus, ils sont heurtés par une voiture ou, malheureusement, par l'autobus lui-même.

**M. Matt Jeneroux:** Voulez-vous dire lorsqu'ils traversent une rue, ce genre de situation?

**Dr Daniel Rosenfield:** C'est exact. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle on a beaucoup mis l'accent sur les bras d'arrêt et sur la législation et les sanctions pour les conducteurs qui se font arrêter, parce que c'est en fait là que la plupart des décès surviennent.

**M. Matt Jeneroux:** D'accord.

Selon vous, les ceintures de sécurité réduiraient-elles le nombre de décès ou de blessures graves lors d'accidents d'autobus?

**Dr Daniel Rosenfield:** Encore une fois, il est difficile de répondre définitivement à cette question. En fait, comme je l'ai mentionné, le nombre de décès par année ou sur un certain nombre d'années est assez faible.

Il ne fait aucun doute que certains décès auraient pu être évités. Elles empêchent les passagers d'être éjectés, et donc si un passager meurt après avoir été éjecté, selon toute vraisemblance, il y a une chance qu'il aurait survécu, mais il est difficile de dire avec certitude dans un sens ou dans l'autre.

Évidemment, s'ils étaient blessés ou tués à l'extérieur de l'autobus, une ceinture de sécurité ne changerait rien.

**M. Matt Jeneroux:** D'accord.

Je suppose que nous en parlons du fait que notre étude porte précisément sur les accidents d'autobus et la sécurité des autobus. Vous soulevez un point très intéressant en ce qui concerne la sécurité à l'intérieur et à l'extérieur des autobus. Je ne sais pas comment nous allons intégrer cela dans notre rapport final, mais je pense que c'est certainement une question qui mérite d'être soulevée.

Si l'on s'en tient précisément à l'accident même de l'autobus — et vous avez dit qu'il n'y en a pas beaucoup —, la Société canadienne de pédiatrie a-t-elle une position officielle sur la question des ceintures de sécurité dans les autobus?

**Dr Daniel Rosenfield:** Non. Il y a un énoncé de position officiel concernant la sécurité automobile, mais il n'y a pas eu d'énoncé de position officiel à ce sujet. Nous n'en sommes pas encore là.

**M. Matt Jeneroux:** D'accord.

Je vais céder le reste de mon temps à M. Liepert.

**M. Ron Liepert:** Merci.

Ces commentaires sont très intéressants. Je suppose que ce que vous nous dites, c'est que si nous allons étudier cette question, c'est peut-être trop étroit. Il semble que nous nous concentrons sur quelque chose qui, selon votre expérience, n'a pas vraiment posé de problème, et pourtant, les situations auxquelles vous faites face sont des problèmes de sécurité des transports à l'extérieur de l'autobus. Ce commentaire est-il juste?

**Dr Daniel Rosenfield:** Je pense que oui. Puis-je obtenir une précision? Quand vous parlez d'« étude », parlez-vous précisément des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires, ou faites-vous allusion à...

**M. Ron Liepert:** Pour que les choses soient bien claires, je n'ai pas la motion sous les yeux, mais elle parle de la sécurité autour des autobus scolaires et des autobus de passagers. Il s'agit d'une étude sur la sécurité des passagers d'autobus, alors j'imagine qu'elle couvrirait en fait ce que vous soulevez comme problème.

Peut-être pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet. Vous avez mentionné deux ou trois choses, comme peut-être l'augmentation des amendes pour passer outre un signal d'arrêt — ce genre de choses. Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur les recommandations que nous pourrions faire pour régler ce que vous considérez comme le plus gros problème, c'est-à-dire la sécurité des passagers à l'extérieur de l'autobus scolaire?

**Dr Daniel Rosenfield:** Oui. Encore une fois, je pense que la tendance épidémiologique appuie en quelque sorte cela. Le plus grand nombre de blessures surviennent autour de l'autobus et non dans l'autobus, en ce qui concerne les accidents. C'est simplement parce que la plupart des enfants vont à l'école et en reviennent,

comme je l'ai mentionné, à basse vitesse dans les rues de la ville, et ils sont transportés en toute sécurité.

Pour ce qui est des recommandations plus générales de ce point de vue, je ne suis certainement pas un expert des technologies qui existent, et je m'en remettrais probablement à d'autres collègues pour ce qui est de la façon dont nous rendons les autobus plus sécuritaires, mais j'implore le Comité de considérer cela comme un facteur de motivation principal.

Pour ce qui est du nombre absolu de vies et de la morbidité, la meilleure chose à faire, c'est de s'assurer que lorsque les enfants descendent de l'autobus, quand les enfants marchent autour de l'autobus et quand les enfants vont à l'école et en reviennent, de ce point de vue, lorsqu'ils sont des piétons, c'est là qu'ils courent les plus grands risques.

L'idée qu'avec les technologies qui existent aujourd'hui, un enfant peut être frappé par l'autobus dont il vient de descendre devient de plus en plus inacceptable à mon avis, surtout quand nous savons maintenant... Comme nous pouvons le voir dans les voitures de tourisme, la plupart d'entre nous conduisent probablement des voitures maintenant munies de caméras de recul. L'idée de frapper quelqu'un derrière moi si ma voiture est munie d'une caméra est presque impensable maintenant, alors qu'il y a 10 ans, c'était un accident malheureux.

J'encourage certainement le Comité à se pencher sur cette question en particulier. Il est certainement très important de renforcer les règles, la sécurité et les choses que nous pouvons faire pour les enfants lorsqu'ils sont dans l'autobus, mais si nous essayons d'améliorer la sécurité du plus grand nombre d'enfants possible, ce sera lorsqu'ils seront à proximité et à l'extérieur de l'autobus.

• (1210)

**M. Ron Liepert:** Merci.

**La présidente:** La parole est maintenant à M. Hardie.

**M. Ken Hardie:** Merci, madame la présidente.

Merci, docteur Rosenfield, d'être ici.

Le but de notre étude est de se concentrer autant que possible sur la capacité de survie en cas d'accident. Ce que nous avons entendu jusqu'à maintenant, par exemple, concerne l'intégrité de l'autobus lui-même, et il y a eu jusqu'ici des discussions avec la GRC et le Bureau de la sécurité des transports sur l'efficacité des ceintures de sécurité et les considérations qui doivent être prises en compte dans l'utilisation et la conception appropriées d'une ceinture de sécurité.

En plus de la capacité de survie, nous devons aussi examiner l'atténuation des blessures. En d'autres termes, quelles mesures peuvent-elles prendre en ce qui concerne la conception de l'autobus, etc., pour permettre à plus de gens de s'en sortir, quel que soit le type d'accident — un tonneau, comme indiqué, ou autre —, aussi indemnes que possible?

Je m'en remets à vos commentaires.

**Dr Daniel Rosenfield:** Comme traumatologue, je dis toujours aux parents, aux familles et aux résidents avec qui je travaille que la meilleure façon de sauver quelqu'un est de prévenir l'accident. Lorsque nous parlons de ces accidents — et je vais parler de ce que nous pouvons faire pour améliorer la capacité de survie, comme vous l'avez dit —, la meilleure chose à faire est d'éviter qu'ils se produisent. Nous savons que, encore une fois, lorsque nous...

**M. Ken Hardie:** Je préférerais que vous ne passiez pas beaucoup de temps là-dessus, parce que cela va de soi.

**Dr Daniel Rosenfield:** Oui.

**M. Ken Hardie:** Nous voulons examiner une situation où un accident s'est produit, et je suppose que vous avez soigné des enfants qui ont survécu à ces accidents, ou peut-être pas...

**Dr Daniel Rosenfield:** Oui.

**M. Ken Hardie:** ... dans certains cas. Qu'est-ce qui fait que l'on a plus de chances de survivre à l'accident et qu'est-ce qui atténue les blessures?

**Dr Daniel Rosenfield:** De toute évidence, la vitesse est le facteur d'atténuation le plus important. Je ne passerai pas beaucoup plus de temps que cela à vous dire si la chose avec laquelle l'autobus entre en collision ou si l'autobus lui-même fait de la vitesse, il sera de moins en moins possible de survivre à la blessure. Pour chaque augmentation de vitesse de 10 ou 15 kilomètres à l'heure, votre capacité de survie diminue avec certitude. C'est la première chose que je vérifie en ce qui concerne la capacité de survie.

Ensuite, il y aura les types de blessures en fonction de ce qui vous est arrivé dans ce compartiment. Comme nous l'avons dit plus tôt, dans une collision frontale, vous êtes dans un compartiment et vous avez généralement plus de chances de survivre si vous ne portez pas de ceinture. Toutefois, dans le cas des tonneaux et des éjections, si vous n'êtes pas confiné dans ce compartiment, vous êtes plus susceptible de subir des blessures importantes à la tête, et ce sont en fait les blessures les plus mortelles, sur le plan traumatique, chez les enfants.

Toute façon de garder les enfants dans leur compartiment, que ce soit en portant une ceinture ou en utilisant d'autres technologies sur lesquelles j'ai lu des articles, mais dont je ne parlerai pas parce que je ne suis pas un expert, serait la meilleure façon d'atténuer les blessures potentielles.

**M. Ken Hardie:** De toute évidence, le fait d'être éjecté d'un véhicule réduit considérablement la capacité de survie et aggrave les blessures. Une partie de l'exposé, si vous voulez, qui a été présenté il n'y a pas longtemps à la CBC, si je me souviens bien, revenait à la théorie selon laquelle la stratégie du compartiment avec les dossiers rembourrés, etc., était ce sur quoi tout le monde s'est concentré, mais les collisions latérales ou les capotages n'étaient pas nécessairement pris en compte dans l'argument contre les ceintures de sécurité. Lorsque vous regardez des vidéos de mannequins d'essai de collision portant des ceintures de sécurité, il y a beaucoup de têtes secouées d'un côté à l'autre. Il y a aussi des mouvements vers l'avant et l'arrière dans les collisions frontales et arrière, de sorte qu'il y a certainement, à tout le moins, d'importantes blessures des tissus mous, qui peuvent être permanentes. J'ai déjà travaillé dans le domaine de l'assurance automobile, et je le sais.

À cet égard, la ceinture de sécurité n'est peut-être qu'une chose dont il faut tenir compte. Si vous deviez concevoir un autobus, que feriez-vous pour essayer de prévenir certaines des autres activités qui se déroulent dans un accident?

**Dr Daniel Rosenfield:** Je dois admettre que cela dépasse mon niveau d'expertise.

Je reconnais que votre premier commentaire est tout à fait pertinent. Les ceintures atténuent les blessures, mais ne les élimineront pas. En fait, vous voyez différentes formes de blessures selon le type de ceinture qu'on porte. Comme je l'ai mentionné, il y a ce qu'on appelle un syndrome de la ceinture de sécurité, où seule une ceinture de sécurité abdominale est portée. Il y a aussi la crainte qu'un dispositif de retenue à trois points porté de façon inappropriée ou mal ajusté puisse causer des blessures plus graves que s'il n'était pas porté du tout.

Encore une fois, toute autre technologie dépasse un peu mes compétences, alors je vais m'arrêter ici.

• (1215)

**M. Ken Hardie:** Vous avez mentionné, bien sûr, que vous vous intéressez particulièrement à l'aspect pédiatrique. Quel est le seuil? Quelle taille, quel poids, etc., devrions-nous prendre en considération lorsque nous pensons aux autobus scolaires, peut-être, qui transportent des enfants du primaire et du préscolaire?

**Dr Daniel Rosenfield:** Généralement, notre centre voit des enfants jusqu'à 16 ans, mais bien sûr, vous pouvez avoir un jeune de 15 ans qui a l'air d'en avoir 25, et vous pouvez avoir un jeune de 19 ans qui a l'air d'en avoir 13. En fait, nous nous intéressons davantage à ce que le corps a l'habitude de faire, c'est-à-dire s'il a traversé la puberté, si ses plaques de croissance ont fusionné et ce genre de choses. En ce qui concerne la pédiatrie, si vous parlez des autobus des écoles élémentaires, je pense que cela engloberait certainement tout ce qui relève de moi.

**M. Ken Hardie:** Lorsque nous examinons la conception intérieure des autobus, il y a un aspect que nous devons prendre en considération, surtout lorsque... Eh bien, peu importe qu'il y ait ou non des ceintures de sécurité, la collision avec d'autres objets dans l'autobus, et pas nécessairement avec le dossier du siège devant vous, contribuerait évidemment à toutes sortes de blessures, dans le cas d'une personne qui n'est pas retenue, et certainement plus de blessures à la tête lorsque la personne est assise à côté d'une fenêtre ou d'un montant. Est-ce une observation valable?

**Dr Daniel Rosenfield:** Je pense que oui. Encore une fois, c'est probablement davantage une question d'ingénierie ou de physique.

Je peux certainement vous dire, d'après mon expérience, que nous voyons absolument des enfants qui sont blessés après avoir heurté des objets dans l'autobus. En fait, il ne s'agit pas nécessairement de blessures graves, mais de collisions à faible vitesse qui étaient l'équivalent d'accrochages, dans lesquels ils ont heurté le côté et il y a une grosse laceration sur le côté de la tête, ou quelque chose dans cette veine, causée par un montant ou un poteau métallique ou quelque chose du genre.

Je ne peux pas en dire plus.

**M. Ken Hardie:** Qu'en est-il lorsque deux têtes s'entrechoquent?

**La présidente:** Désolée, docteur Rosenfield, mais je dois passer au prochain membre du Comité.

Monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Bienvenue, monsieur Rosenfield. Je vous remercie d'être parmi nous.

J'ai écouté vos propos attentivement. J'avoue avoir de la difficulté relativement à une approche statistique, entre autres quand vous dites que la majeure partie des accidents touchant des autobus scolaires surviennent en dehors des heures de pointe. Pour avoir été un enseignant au niveau secondaire, je le conçois bien.

Quand le chauffeur d'autobus fait son circuit à l'intérieur de la municipalité pour reconduire les enfants à l'école et qu'il roule à environ 50 kilomètres à l'heure, les risques d'accident sont peu élevés, et même s'il y en avait un, à cette vitesse, l'impact serait réduit.

Quand j'étais enseignant, c'était le même type d'autobus que je prenais pour accompagner mes élèves au théâtre ou à une sortie sportive ou culturelle, et il roulait à 90 kilomètres à l'heure sur l'autoroute, ce qui est à peu près la norme appliquée dans toutes les provinces.

Vous parliez tantôt de la vitesse. Selon votre expérience, une limite de vitesse de 90 kilomètres à l'heure est-elle appropriée pour ce genre de véhicule?

[Traduction]

**Dr Daniel Rosenfield:** C'est une bonne question. Il est difficile de vous donner une réponse définitive.

De toute évidence, les véhicules peuvent atteindre ces vitesses. Comme je l'ai mentionné au début, la plupart des accidents mortels et des blessures graves surviennent lorsque les autobus roulent à cette vitesse. C'est difficile à dire. Il s'agit plutôt d'un jugement de valeur pour déterminer si un autobus... Vous courez un risque plus élevé de blessures et de décès lorsque vous êtes dans un autobus à cette vitesse. Je suppose que la question est la suivante: si vous faites ce voyage après l'école, quelle est la valeur du voyage par rapport au risque relatif?

Encore une fois, comme je l'ai dit au début de la discussion, ils sont encore extrêmement sécuritaires. Le risque que des enfants et des enseignants soient tués ou grièvement blessés dans des accidents d'autobus scolaires, même sur les autoroutes ou en dehors des heures de travail, est encore extrêmement faible et l'autobus est beaucoup plus sécuritaire que le transport par véhicule privé. Je dois ajouter un grain de sel. Si l'option de rechange est maintenant d'envoyer 20 enfants dans 20 voitures différentes pour ce voyage, absolument pas, l'autobus scolaire sera la façon la plus sécuritaire de le faire chaque fois.

Cela dit, plus le véhicule va vite, plus il est probable que si quelque chose tourne mal, le résultat sera pire.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Je vous remercie.

Je pose cette question parce que c'est très important. Quand on parle d'autobus scolaire, pratiquement tout le monde a en tête un autobus scolaire de 47 passagers comme on en voit habituellement. Cependant, en milieu scolaire, il y a beaucoup d'autres modes de transport. Par exemple, une équipe sportive qui compte quelques jeunes utilise parfois une minifourgonnette allongée pouvant accueillir jusqu'à 12 passagers. Il y a aussi les autobus scolaires à format réduit, qui accueillent jusqu'à 20 ou 25 passagers.

Doit-on concevoir des normes propres à chacun de ces types de véhicules? La ceinture de sécurité à trois points d'ancrage pourrait-elle être le dénominateur commun à tous les types de transport?

• (1220)

[Traduction]

**Dr Daniel Rosenfield:** C'est une excellente observation.

Malheureusement, nous sommes dans le noir en ce qui concerne la recherche et les données probantes pour ce qui est de la sécurité relative. La plupart des études qui ont porté sur les accidents d'autobus scolaires n'ont pas fait de distinction entre les autobus pleine grandeur, les minibus, les fourgonnettes, etc. Il serait très difficile pour moi de défendre l'un par rapport à l'autre.

En termes absolus, si vous voulez mettre en œuvre ces politiques, alors je pense que nous devrions y réfléchir de façon pragmatique et nous demander s'il est raisonnable de s'attendre à ce qu'il y ait des ceintures de sécurité et certaines choses dans les autobus pour

47 passagers plutôt que dans les plus petits autobus où cela pourrait être plus faisable. Ce n'est pas mon domaine d'expertise, alors je ne peux pas en parler. Je pense que c'est certainement un argument très valable.

Je dirais simplement que nous ne sommes pas guidés par... Il n'y a même pas beaucoup de recherches dans d'autres centres. J'ai regardé ce qui se passe aux États-Unis et ailleurs dans le monde, et malheureusement, il n'y a certainement pas de distinction entre les autobus pleine grandeur, les minibus, etc.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Après de nombreuses pressions, le gouvernement a même devancé le remplacement des DOT-111, ces wagons-citernes qui transportaient du pétrole brut, parce qu'on trouvait que leur résistance à l'impact n'était pas suffisante. Il s'agit là de transport de ressources naturelles. Pour le transport de nos enfants, ne devrions-nous pas exiger le renforcement des autobus?

On comprend bien la théorie de la compartimentation lors d'un impact frontal, mais les conséquences sont totalement différentes lors d'un impact latéral. Ne faudrait-il pas appliquer le simple principe de précaution et exiger des constructeurs qu'ils renforcent la structure des autobus, compte tenu du fait qu'on leur permet de faire ce type de voyages?

[Traduction]

**Dr Daniel Rosenfield:** Je suis d'accord pour dire que tout fabricant devrait rendre ses produits aussi sûrs que possible. En ce qui concerne les autobus individuels, la façon dont ils sont construits et les compartiments qu'ils ont, ce n'est pas mon domaine d'expertise. Je ne peux certainement pas en dire plus.

**La présidente:** Soyez très bref, monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Y a-t-il une différence entre le transport d'étudiants par autobus scolaire et le transport d'étudiants par autocar, qui est beaucoup plus luxueux? La gravité des blessures est-elle différente dans les deux cas?

[Traduction]

**Dr Daniel Rosenfield:** Malheureusement, de façon empirique, comme je l'ai mentionné plus tôt, les autocars n'ont pas été étudiés. Il n'y a pas eu un grand nombre d'études épidémiologiques à grande échelle pour comparer les autocars aux autobus scolaires, alors nous ne pouvons pas faire cette comparaison.

**La présidente:** D'accord.

Monsieur Iacono.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Merci, madame la présidente.

Docteur Rosenfield, je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

J'ai pu comprendre que vous vous intéressiez particulièrement à la prévention des blessures. Prenons le cas d'un autobus scolaire construit selon un système de compartimentation des banquettes afin de protéger les écoliers par des mécanismes autres que la ceinture de sécurité traditionnelle.

Estimez-vous que la compartimentation est aujourd'hui le système optimal pour protéger les jeunes passagers en cas de collision?

[Traduction]

**Dr Daniel Rosenfield:** Parlez-vous du système de compartimentation actuel?

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Oui.

[Traduction]

**Dr Daniel Rosenfield:** D'accord.

Encore une fois, en disant, bien sûr, que je ne suis pas ingénieur et que je ne suis pas à l'avant-garde de ce qui se passe, dans une petite partie de la lecture que j'ai faite en me préparant à comparaître, j'ai reconnu qu'il y a d'autres technologies potentielles qui n'ont pas encore été validées officiellement, comme les coussins gonflables et ce genre de choses.

Malheureusement, en l'absence de preuve du contraire, je pense que le système qu'ils ont maintenant et qui est mis à l'essai est ce qui est disponible. Quant à savoir s'il existe une meilleure technologie, je ne peux pas vraiment me prononcer.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** D'après vos analyses des accidents, des dommages et des blessures des victimes, ce système est-il à jour ou y aurait-il lieu de l'améliorer? Que suggérez-vous? Avez-vous des commentaires à nous faire là-dessus?

• (1225)

[Traduction]

**Dr Daniel Rosenfield:** La première chose que je dirais, c'est qu'on peut toujours s'améliorer. Jusqu'à ce qu'aucun enfant victime d'un accident ne subisse de blessures ou ne décède, il y a toujours de la place à l'amélioration. Étant donné que nous parlons des enfants du Canada, il vaut toujours la peine d'investir davantage, de consacrer plus de temps et d'innover.

Même la théorie de la compartimentalisation a changé au fil des ans. Je sais que les ingénieurs ont passé beaucoup de temps à étudier et à tester différentes façons de rendre les compartiments sécuritaires. Nous voyons encore beaucoup de blessures causées par d'autres choses qui pourraient être liées aux compartiments. Je pense qu'avec l'un des autres membres du Comité, nous avons parlé de la possibilité de frapper des montants et d'autres objets métalliques dans l'autobus.

Il y a certainement beaucoup d'endroits où nous pouvons travailler pour minimiser les blessures, les atténuer ou les prévenir. Il y a certainement beaucoup de travail à faire de ce côté. Pour ce qui est de la façon dont ce travail se fait et de ce à quoi il ressemble, ce n'est pas mon domaine d'expertise, mais je vois encore des enfants qui se blessent dans les autobus scolaires, etc. Tant que j'en verrai, il y a de la place à l'amélioration.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Si vous deviez choisir une seule chose que nous devrions faire pour améliorer la situation le plus rapidement possible, quelle serait-elle?

[Traduction]

**Dr Daniel Rosenfield:** C'est une question très difficile. Encore une fois, malheureusement, ce serait davantage mon opinion que ce qui est fondé sur des données probantes, alors je vais en fait attendre, parce que je pense que nous devrions être guidés par la recherche et non par une opinion personnelle.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Merci.

[Traduction]

**La présidente:** M. Sikand va partager votre temps de parole.

**M. Gagan Sikand:** Pour reprendre là où Angelo s'est arrêté, d'après ce que vous avez dit, je pense que le bras de sécurité serait probablement la seule chose que nous pourrions faire pour prévenir le plus grand nombre de décès, n'est-ce pas?

**Dr Daniel Rosenfield:** Quand vous dites « le bras de sécurité », parlez-vous de celui qui se trouve devant l'autobus scolaire et qui empêche les enfants de...

**M. Gagan Sikand:** Oui.

**Dr Daniel Rosenfield:** Encore une fois, comme cela n'a jamais été évalué individuellement, je ne dirais pas cela précisément. Je dirais qu'il s'agit d'une sorte de système qui empêche les enfants de se faire frapper devant, qu'il s'agisse d'une caméra, d'une alarme ou de feux clignotants. Beaucoup de ces projets ont été mis à l'essai dans des districts aux États-Unis et ailleurs. Malheureusement, il est très difficile de faire une évaluation rigoureuse, alors je dirais que le fait d'éviter que des enfants se fassent frapper autour de l'autobus par quelque moyen que ce soit serait certainement une bonne façon de concentrer les efforts.

**M. Gagan Sikand:** J'essaie de comparer cela aux ceintures de sécurité, mais ce serait à l'extérieur de l'autobus, pas à l'intérieur du compartiment. Dans le cas d'une collision où tous les passagers sont en cause, la seule chose que nous pourrions faire serait d'installer des ceintures de sécurité. Est-ce exact?

**Dr Daniel Rosenfield:** Je ne veux pas parler de solutions de facilité parce que c'est évidemment très compliqué sur le plan logistique et pratique, et je ne vais même pas commencer à penser à tout cela en fin de compte. Ce n'est pas mon domaine d'expertise ou de connaissances. Pour l'instant, cependant, nous savons que des dispositifs de retenue à trois points bien ajustés minimiseront les blessures et préviendront les décès. C'est clair.

**M. Gagan Sikand:** Si nous prenons l'exemple de Humboldt, la vitesse provenait d'un véhicule externe, ce qui fait que la vitesse n'est pas nécessairement un facteur.

Quelle est la contribution de la vitesse en ce qui concerne le nombre de décès dont vous parliez?

**Dr Daniel Rosenfield:** Étant donné que les accidents d'autobus au Canada sont très rares... Une étude à venir porte sur la dernière décennie et les détails de l'accident. J'aimerais que les résultats aient été publiés; ils le seront au cours des prochains mois. En l'absence de cela, nous savons que c'est très rare, un décès ou moins par année au cours des 20 dernières années, ce qui est, je pense, très positif. Lorsque cela se produit, l'autobus se déplace à une vitesse plus élevée plus souvent qu'autrement.

**M. Gagan Sikand:** Docteur Rosenfield, je vous remercie.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Jeneroux, je crois que vous vouliez dire quelque chose.

**M. Matt Jeneroux:** Merci, madame la présidente, de me permettre de le faire.

Docteur Rosenfield, vous avez dit que très peu d'accidents se produisent quand il y a des enfants dans les autobus. Je me demande si vous avez des statistiques que vous pouvez fournir à notre comité, parce que je pense que la seule chose que nous avons en discutant avec notre analyste, c'est qu'il n'y a eu que huit ou neuf accidents ou décès depuis 1999.



**Dr Daniel Rosenfield:** Oui, lorsque votre réunion a été initialement prévue, ma collègue qui devait comparaître avec moi était la nouvelle patronne de St. Mike, qui est l'auteure principale de cette étude utilisant le Système canadien hospitalier d'information et de recherche en prévention des traumatismes. Elle a ces données. Malheureusement, elle est à l'extérieur du pays, et je n'ai pas pu obtenir l'étude. Sinon, je vous l'aurais remise aujourd'hui. Lorsque je la rejoindrai et que le document sera publié, nous nous ferons un plaisir de vous envoyer les résultats et les détails.

•(1230)

**M. Matt Jeneroux:** Très bien, merci.

**La présidente:** Merci beaucoup à tous.

Merci, docteur Rosenfield. Nous apprécions beaucoup le travail que vous faites chaque jour pour prendre soin de nos enfants.

**Dr Daniel Rosenfield:** Merci beaucoup. Ce fut un plaisir.

**La présidente:** Nous allons suspendre la séance quelques instants.

*[La séance se poursuit à huis clos.]*

---





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 : <http://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of  
the House of Commons

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>